BBC TopGear 65

AVRUPALI SUV MÜCADELESİ

BBC TopGear

ARALIK 2016

ROLLS-ROYCE PHANTOM'LA BİRLİKTE METEOR AVI

Hayallerdeki Garaj

TopGear editörleri sizi hayallerindeki garaja davet ediyor

Top Gear Fiyat: 10 TL
ISSN 1308-3171 - 2016/11
9 771308 317008

AUDI R8 SPYDER • VOLVO S90 • PEUGEOT 3008 • HYUNDAI ELANTRA • PORSCHE PANAMERA • MERCEDES G350

Efsane modelleriyle BMW'nin 100. yıl partisi

M1 & 3.0 CSL & M535i & 2002 Turbo

Volkswagen I.D & Honda Civic Type-R Prototip

Bu ikisinden hangisi geleceğe yön verecek?

Toyota C-HR

Türkiye'de üretilen ilk hibrit modeli kullandık

Audi Teknoloji ile bir adım önde

#Atletik?
#Estetik?
#Untaggable

Yeni Audi Q2

Her şeyi bir kalıba sokmak zorunda mıyız? Bir otomobil hem spor hem SUV olamaz mı? Hem hızlı hem konforlu? Hem güçlü hem gösterişli? Yeni Audi Q2. Herhangi biri değil. Hepsi.

Hemen benitagle.com'a gelin, Audi Q2 kazanma şansı yakalayın.

Audi Q2'nin ortalama CO_2 emisyonu 109-117 g/km, ortalama yakıt tüketimi 4,1-5,1 l/100km değerleri arasındadır.

Trafik Hayattır | Doğuş Otomotiv

Audi info 444 28 34 | audi.com.tr | facebook.com/Auditurkiye

Audi'nin tercihi castrol

EDİTÖR

Sayı 65 **Aralık 2016**

Tabii ki ÖTV'yi yazacağım

Evet, geldi geliyor derken yeni ÖTV oranları yürürlüğe girdi. Tabii ki zam var. Ama etkilenecek olan sınıf premium gibi görünüyor. Durum kısaca şöyle; çıplak fiyatı 40 bin liraya kadar olan modellerde herhangi bir artış olmayacak. 1600 cc modellerde ÖTV matrahı 70 bin lirayı aşanlarda bu oran yüzde 60 olarak belirlendi. Bu araçların fiyatında 12 bin 390 lira artış meydana gelecek. 1600 ile 2000 cc arası araçlarda çıplak fiyatı 100 bini aşmayanlarda 11 bin 800 liralık artış meydana gelecek. 1600 - 2000 cc olan araçların fiyatı 100 bin lirayı aşanların fiyatında ise 23 bin 600 lira artış olacak. 2000 cc üzeri araçlarda 26 bin 550 liralık fiyat artışı olacak ve yüzde 6'lık fiyat artışı meydana gelecek.

Biraz kafa karıştıcı evet, tabloda genel olarak yüzde 3.5'luk bir artış söz konusu. Artan döviz kurlarını da hesaba katarsak işin son kullanıcıya yansıması toplamda yüzde 5'i bulacaktır.

Kısacası hayaller için biraz daha fazla çalışmak, biraz daha fazla para biriktirmek gerekli. Maalesef durum böyle. İnşallah artış 2017 boyunca böyle kalır, markalar bu tabloya göre önlemlerini alır ve biz tüketiciler için en optimum fiyatları bulurlar.

Doğan Kabak GENEL YAYIN YÖNETMENİ

dogan_kabak dogankabak

BBC TopGear
ISSN: 1308-3171

ADAM MEDYA DİJİTAL YAYINCILIK VE TİC LTD ŞTİ ADINA
İMTİYAZ SAHİBİ
ve
GENEL YAYIN YÖNETMENİ
DOĞAN KABAK
dogan@topgear.com.tr

SORUMLU YAZI İŞLERİ MÜDÜRÜ İZZET BORAHAN ERİŞ bora@topgear.com.tr
TEST EDİTÖRÜ AND MEHMET ÇETİN and@topgear.com.tr
TEST EDİTÖRÜ SİNAN KOÇ sinan@topgear.com.tr
MARKA MÜDÜRÜ ÇAĞLA KÜÇÜK cagla@topgear.com.tr
MUHABİR TOLGA ÇOLAK tolga@topgear.com.tr
TEKNOLOJİ EDİTÖRÜ AYTUN ÇELEBİ aytun@topgear.com.tr
FOTOĞRAF EDİTÖRÜ EMİRHAN KARAMUK emirhan@topgear.com.tr
GÖRSEL YÖNETMEN ERKAN ALTINDAĞ erkan@topgear.com.tr
RENK AYRIMI TOLGA ÜNSAL tolga@topgear.com.tr
REKLAM MÜDÜRÜ TUĞÇE SARIGÜL tugce@topgear.com.tr

KATKIDA BULUNANLAR
Onur Arseven, Gökhan Bulut,
Can Tangüner, Ata Aygen,
Simin Biçakcıoğlu, Adil Küçüksarı, Utku Demir

BASKI
ÖMÜR MATBAACILIK A.Ş.
Yakuplu Mah. Birlik Cad. No:20/1
34524 Beylikdüzü / İstanbul
+90 212 422 76 00

DAĞITIM
TURKUVAZ DAĞITIM PAZARLAMA A.Ş.

YAYININ TÜRÜ
YAYGIN, SÜRELİ, AYDA BİR YAYINLANIR

ADAM MEDYA

Adam Medya Dijital Yayıncılık ve Tic. Ltd. Şti.
Hürriyet Mah. Uzmanlar Cad. 21/A Kartal/İstanbul
+90 212 230 70 19
www.topgear.com.tr

TopGear UK
Managing Director, TopGear UK ADAM WADDELL
Publisher SIMON CARRINGTON
Editor-in-Chief CHARLIE TURNER
Associate Editor TOM FORD

BBC Worldwide, UK Publishing
Publishing Director CHRIS KERWIN
Director of Editorial Governance NICHOLAS BRETT
Publishing Coordinator EVA ABRAMIK
UK.publishing@bbc.com

TopGearTurkey TopGearTurkey TopGear Turkey Official

TopGear DÜNYADA YAYINLANDIĞI ÜLKELER VE BÖLGELER:
Avustralya, Bulgaristan, Çin, Hırvatistan, Çek Cumhuriyeti, Estonya, Finlandiya, Fransa, Almanya, Hong Kong, Hindistan, Hollanda, İtalya, Kore, Latvia, Litvanya, Malezya ve Singapur, Orta Doğu (İngilizce), Orta Doğu (Arapça), Norveç, Filipinler, Polonya, Portekiz, Romanya, Rusya, Güney Afrika, Tayland ve Türkiye

BBC TopGear, BBC Worldwide Limited'in lisanslı yayınıdır. Türkiye'deki bütün hakları ADAM Medya Dijital Yayıncılık ve Tic. Ltd. Şti'ye aittir. Dergide yayımlanan yazı ve fotoğrafların bütün hakları BBC TopGear Türkiye'ye, yayımlanan ilanların sorumluluğuysa ilan sahiplerine aittir. Dergide yayımlanan içeriklerin bir kısmı veya bütünü izin alınmadan kullanılamaz. BBC TopGear Türkiye, basın meslek ilkelerine uymayı taahhüt eder. Dergide yer alan ürünlerin fiyatları, farklı satış noktalarındaki ya da kur ve vergi değişimlerinden dolayı farklılık gösterebilir. Fiyat farklarından BBC TopGear Türkiye dergisi sorumlu tutulamaz.

BBC TopGear magazine is published by ADAM Medya Dijital Yayıncılık Tic. Ltd. Şti under license from BBC Worldwide Limited, 101 Wood Lane, London W12 7FA.

The Top Gear logo and the BBC Blocks are the trade marks of the British Broadcasting Corporation. Used under licence. © Immediate Media Company Limited. All rights reserved. Reproduction in whole or part prohibited without permission.

UK.Publishing@bbc.com
www.bbcworldwide.com/uk--anz/ukpublishing.aspx

Immediate Media Co Ltd
Chairman – Stephen Alexander
Deputy Chairman – Peter Phippen
CEO – Tom Bureau
Director of International Licensing and Syndication – Tim Hudson
International Partners Manager – Anna Brown

İçindekiler

82

Isınma turu

6 Discovery 4
Yine Disco'ya bilmeniz gereken her şey.

26 TopGear **Top 9**
Ken Block'un sıra dışı garajı.

28 Concour **d'Lemons**
Bu fuar, bildiğiniz fuarlardan çok farklı.

30 İlerleme **Raporu**
Geçmişten günümüze fastback Ford'lar.

Sürüş

32 Audi **R8 Spyder**

36 Volvo **S90**

38 Peugeot **3008**

39 Toyota **C-HR**

40 Porsche **Panamera**

42 Hyundai **Elantra**

47 Mercedes **SLC**

49 Opel **Mokka X**

52 Seat **Ibiza 1.0**

TG Özel

56 Avrupalı **SUV'lar**
Ford Edge, Seat Ateca, VW Tiguan ve Kia Sportage en iyi olmak için savaş veriyor.

64 Aziz ve **Günahkâr**
Volkswagen'in I.D'si mi, yoksa Honda'nın Civic Type-R Prototype'ı mı otomotivin geleceğine yön verecek.

72 BMW'nin **100. yılı**
1970'lerde ürettiği efsane modellerle BMW'nin 100. yaşını kutluyoruz.

82 Rolls-Royce **Phantom**
Kendi yıldız sistemine sahip bu otomobille gerçek bir meteor yağmurunun peşine düşüyoruz.

90 Hayallerdeki **Garaj**
Üç otomobil delisi, hayallerini birbirlerine karşı savunuyor.

Volvo Servis 2.0 | Volvo OtoGaranti | Volvo Car Finance | VOLVO BENİMLE

volvocars.com.tr | facebook.com/VolvoCarTurkey | twitter.com/VolvoCarTurkey | Volvo OtoLine 444 48 58

Her ay en yeni haberler, eğlence, stil ve daha fazlası...

Isınma turu

"Yeni Discovery'nin dünyanın en kullanışlı otomobili olma gibi ciddi bir iddiası var."

TOYOTA

İYİNİN DE İYİSİ

TOYOTA C-HR

Her görüşte aşk

Elmastan ilham alınarak tasarlanan Toyota C-HR, son teknoloji 1.2L Turbo Benzinli ve 1.8L Hybrid e-CVT motor seçenekleriyle benzersiz bir Crossover.

İlanda yer verilen modelin CO_2 salımı birleşik 86 -144 gr/km ve birleşik yakıt tüketimi 3.8 - 6.3 lt/100 km değerlerindedir.

toyota.com.tr

YENİ MODEL

Yeni Disco'yla tanışın

DAHA BÜYÜK, HAFİF, GÜZEL VE MACERACI

Land Rover'ın tasarım merkezi giderek genişliyor. Önümüzdeki birkaç yılda gelecek yeni modellerle başa çıkabilmesi gerekli. Range Rover, Land Rover ve Defender artık üç farklı parça ve onlar British Leyland'in işçi tayfasından, otomotiv endüstrisinin pırlantalarına dönüştü. Bu durumda elbette SUV'lara olan ilginin artması büyük rol oynadı ancak akıllıca tasarımların da bu durumda payı yok değil. Ayrıca mühendislik, yaratıcılık ve sağlamlık anlamında da saygınlığı giderek artıyor.

Land Rover'ın tasarım şefi Gerry McGovern, asma katta karanlık bir ofise ve son derece net bir stratejik vizyona sahip. Belki bir yerlerde beyaz bir kedi vardır ama o kediyi göremedik. Yeni Discovery'nin içine adım attığımda, burada McGovern'ın odası kadar yer olduğunu keşfettim (mecazi anlamda elbette).

"Tasarım, müşterilerimiz ve araçlarımız arasında duygusal bir bağ oluşturuyor" diyor Gerry. "Yeni Discovery'nin radikal tasarım değişiminin, otomobili çok daha yeni ve geniş bir kitleye ulaştıracağına inanıyoruz."

Eğer yeni otomobilin tasarımı size o kadar da

Koltuklar

İkinci ve üçüncü sıra koltuklar dokunmatik ekranla, C sütunundaki düğmelerle veya akıllı telefon uygulamasıyla kontrol edilebiliyor. Bütün koltuklar ısıtma fonksiyonuyla alınabiliyor.

farklı gelmiyorsa, bunun nedeni yeni Discovery'nin 2014 New York Vision Concept'inden ilham alması veya sanki bir Discovery Sport'un egzozundan endüstriyel bir pompayla şişirilmiş gibi görünmesi olabilir. Kişisel fikrim, güncel Discovery'nin bir başyapıt olduğu yönünde ancak bu, yüzeysel bir görüş gibi görünebilir. Yeni versiyonsa öyle değil. Yine de Land Rover'ın gün ışığı sergi alanına geldiğinde (bir otomobilin doğal ışık altında nasıl göründüğü önemlidir) eski versiyon bir kez daha başyapıt gibi göründü.

Aslında McGovern, inceleme için iki yeni Discovery istemiş. Bunlardan bir tanesi standart donanıma, diğeriyse Dynamic Design donanımına, yani farklı tamponlara, gri veya siyah kontast tavana, 21 veya 22 inç jantlara ve logosuz bir gövdeye sahip. İki otomobil arasında tahmin edebileceğinizden çok daha büyük bir fark var ama her ikisi de kesinlikle 21. yüzyıla ait Land Rover'lar; sofistike, modern ve her santimetreleri incelikle işlenmiş. Gerry "Orijinal Discovery'i seviyoruz" diyor. "Ancak onun gerçek anlamda 'tasarlandığı' konusunda şüpheliyim."

Yeni versiyon (Discovery 5) onu çok eski

Dışarı uzanan bank, iki parçalı kapağın yerini alıyor.

gösteriyor. Ön cam daha eğimli, tavan çizgisi daha dik ve çamurluklar etrafında barbatalar var. Arkadaysa yeni yatay LED'ler, iki parçalı bagaj kapağının bitişini sembolize ediyor.. McGovern bunun çok daha dinamik bir görünüm kazandırdığını ama aynı zamanda yükleme alanına girişi genişlettiğini söylüyor. Arka kanat da aerodinamik akıcılık sağlıyor ve arka tarafın kaba görünmesini engelliyor. Ayrıca bagajda 300 kg'yi destekleyebilen bir iç kısım bulunuyor. Yeni Discovery 3500 kg'lik çekme kapasitesiyle de sınıfında lider.

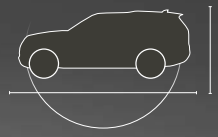
Rüzgâr direnç katsayısı 0.33 Cd ile atasınınkinden ileride. Bunun sonucunda da çok daha verimli bir otomobil. Donanımlı modellerin farlarında sinyal verdiğinizde beyazdan kahverengiye dönen ince ışıklar bulunuyor. Yedi yansıtıcılı LED'ler de beş farklı ışıklandırma moduna sahip.

Yeni Discovery'nin dünyanın en kullanışlı otomobili olma gibi ciddi bir iddiası var. Uzunluğu 5 metre sınırını zorluyor ve içeride yedi yetişkin için yeterli alan bulunuyor. En arka sıra koltuklarda Isofix bağlantısı mevcut ve her sıradaki koltuklar ısıtmalı gelebiliyor. Konu ister

"Arkadaki yeni yatay LED'ler, iki parçalı bagaj kapağının bitişini sembolize ediyor."

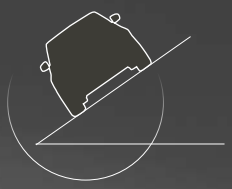
Test

LR'nin takımı, ilk gerçek prototip üretilmeden her şeyi sanal ortamda test etmiş. Testler tamamlanınca, gerçek model üzerinde, son derece zorlu ortamlarda 35 bin test daha yapılmış. Yeni Disco büyük ihtimalle yıkılamaz olacak.



Boyutlar

4970 mm uzunluğa, 2220 mm genişliğe ve 1846 mm yüksekliğe sahip. Eski versiyondan 141 mm daha uzun ama daha dar ve daha yüksek. Aks aralığı 38 mm artırılmış. Kompakt arka süspansiyon, kabine ses ve titreşim yansımasını azaltıyor.



Arazi

Off-road meraklıları için yeni otomobilin sürüş yüksekliğinin 283 mm olduğunu söyleyelim. Ayrıca tepe aşma açısı 34 derece, yaklaşma açısı 27.5 derece ve ayrılma açısı 30 derece. Tekerlek hareket aralığı 500 mm, su geçiş derinliğiyse 900 mm.

Ağırlık

JLR alüminyum konusunda lider ve Disco'nun ağırlığını 480 kg azaltarak 2100 kg'ye ulaşmış. Gövdesi yüzde 85 alüminyumdan üretilmiş. Bunun yüzde 43'ü geri dönüştürülebiliyor. Yan gövde bileşenleri tek parçadan preslenmiş.

Anahtar

Yeni Disco sahipleri, giyilebilir bir anahtara sahip olacak. Bu anahtar arkadaki D harfine tutulduğunda kapıları açıyor. Giyilebilir anahtar 30 metreye kadar suya, -50 santigrat derece ve 125 santigrat derece sıcaklığa kadar dayanıklı.

iPad'ler ve diğer elektronik eşyalar için fazlasıyla alan mevcut.

katlama ister oturma olsun, bir Discovery'nin en arka sıra koltukları her zaman bir çeşit zihinsel işkence olmuştur. Land Rover, Akıllı Koltuk Katlama teknolojisiyle koltukların dokunmatik ekranda, C sütunu yakınındaki düğmelerle ve (buraya dikkat) akıllı telefon uygulamasıyla katlanabilmesine olanak tanıyor. Sensörler kabini taradığı için, koltukları katlarken çocuklarınızı ezme ihtimaliniz de yok.

Üçüncü sıra koltuklar katlanmışken 1137 lt bagaj hacmi sunuluyor ki bu, bir çamaşır makinesini taşımak için yeterli. İkinci sıra koltukları katladığınızdaysa, Discovery içinde parti verebileceğiniz kadar büyük bir alana sahip oluyor. Önceki Discovery harika bir aile otomobiliydi ama yeni versiyonun kabini, Caterham Seven'ınki kadar havadar hissettiriyor. Kapı içleri, torpido ve zemin altı saklama bölümlerinde toplam 172 lt'lik alan bulunuyor. Orta konsoldaki bölümdeyse dört iPad ve bir çift iki litrelik şişe için yer var. Klima kontrolleri bile gizli bir saklama gözünü açığa çıkarmak için katlanıyor. Buradaysa dört adet 12V soket ve dokuz USB şarj noktası bulunuyor. Ayrıca aracın içinde, sekiz aygıtı destekleyebilen 4G wifi internet var.

InControl Touch Pro multimedya sistemi 10 inç'lik dokunmatik ekranla kontrol ediliyor. Bu ekranda çift görüntü özelliği var. Navigasyon sistemiyse yeni bir moda sahip ve otomobilin bağlantı yeteneklerine uyumlu.

Yeni Discovery bu özelliklerine ek olarak, diğer birçok otomobilin gidemediği yerlere de gidebiliyor. Sürüş yüksekliği 282 mm ve yaklaşma/uzaklaşma açıları inanılmaz. 900 mm derinliğinde sulardan geçebiliyor. LR'nin Terrarin Response 2 teknolojisi, gaz tepkileri, direksiyon komutları ve çekişi sürekli olarak tarayarak nefes kesici off-road manevralarını olanaklı kılıyor. All-Terrain Progress Control sistemi de 30 km/s hıza kadar aracın hızını otomatik ayarlayarak bizi otonom off-road sürüşlerine bir adım daha yaklaştırıyor. Diğer yandan elektrik destekli direksiyon farklı zeminleri algılayabiliyor ve duruma göre hissi değiştiriyor.

Yeni Discovery'nin gövdesi yüzde 85 oranında alüminyumdan üretilmiş ve bu durum otomobilin ağırlığında 480 kg azalma sağlamış (Disco artık 2100 kg). Bütün yan gövde bileşenleri tek parçadan preslenerek daha rijit ve daha az karmaşık hale getirilmiş. Zemin de tek bir parçadan oluşturulmuş, konsol magnezyum ve ön ile arka alt şasilerde hafif çelik kullanılmış. Havalı süspansiyon önde çift kollu, arkadaysa tümleşik çok kollu. Böylece arkada konfor baltalanmadan optimum yana yatma kontrolü sağlanmış. Ayrıca süspansiyon bir SUV'un ihtiyacı olacak şekilde sert darbelere dayanıklı hale getirilmiş. JLR'nin Ingenium motorları yeni Discovery'de 242 bg'lik 2.0 lt çift turbo dört silindirli haliyle kendine yer buluyor. Bu motor 500 Nm tork üretiyor ve iddialara göre 6.4 lt/100 km ortalama yakıt tüketimiyle 171 g/km emisyon değerine ulaşıyor. 260 bg'lik altı silindirli turbo dizel ve 343 bg'lik supercharge'lı benzinli seçenekler de var. Bütün motorların gücü ZF'nin sekiz ileri otomatik şanzımanıyla tekerleklere gönderiliyor. Bu otomobili tahminen ilkbaharın başlarında test etme imkânı yakalayacağız.

CITROËN

YENİ CITROËN C3

SİZİN KADAR BENZERSİZ.

ConnectedCAM Citroën™
Kişiselleştirme seçenekleri
Citroën Advanced Comfort®

citroen.com.tr

Bayraktar Citroën C3 modelinin ortalama yakıt tüketimi 3,6 - 4,7 L/100 km, bileşik CO_2 emisyonu 93 - 109 g/km aralığındadır. Görseldeki araçlar orijinallerinden farklılık gösterebilir.

Yamaha, motosiklette kişiselleşmeyi destekliyor

Bunker Customs kurucularından Can ve Mert Uzer kardeşler, Yamaha Motor'un dünyaca ünlü 'Yard Built' projesi kapsamında, XSR700'ün sadece asfaltta değil bozuk yol koşullarında da kullanılabilmesi için 3 aylık bir çalışma yaptı. Bu uzun ve heyecanlı süreç sonundaysa Tracker Tarzı XSR700'ü ortaya çıkardılar. 'Faster Sons' felsefesinin yaşayan örneği gerçek konsept motosiklet XSR700'ün retro ve sokak tarzına kişisel yorumunu katan Bunker Customs, kişiselleştirme felsefesinin tüm dinamiklerini sonuna kadar kullandı.

BMW, Mini, Jaguar modellerinde 24 ay vadeye kadar yüzde 0'dan başlayan faiz oranları

BMW 1, 3 ve 5 Serisi modeller 24 ay vadeye kadar yüzde 0 faiz oranı, i3 ve i8 modelleriyse 24 ay vadeye kadar yüzde 0.89 faiz oranıyla kiralanabiliyor. Mini Cooper D, Cooper S Countryman ALL4 ve JCW Countryman ALL4 modellerini de 36 ay vadeye kadar yüzde 0,94 faiz oranı ile kiralamak mümkün. Ayrıca Jaguar XE ve Jaguar XF modellerinde Kasım ayı boyunca 24 ay vadeye kadar yüzde 0, BMW Premium Selection ve Mini onaylı kullanılmış otomobillerde 40.000 TL, 12 ay vade ve %0 'dan başlayan faiz oranı uygulanıyor.

Jaguar, elektrikli otomobili i-PACE Concept'i sanal gerçeklik deneyimiyle sundu

Jaguar; sürüş keyfi, performans, beş kişilik bir spor otomobil kullanımı ve elektrik teknolojisini Jaguar i-PACE Concept'te bir araya getirdi.

Jaguar markasının karakteristik özelliklerini taşıyan Jaguar i-PACE Concept, 400 bg güç 700 Nm tork üreten elektrikli motoruyla 0-100 km/s hızlanmasını 4.0 sn'de tamamlıyor. 90 kWh lityum iyon piller, kullanıcıya 500 km'den uzun menzil sunuyor. Jaguar i-PACE Concept'in iç tasarımı; şık, premium malzemelerle ve detaylara özen gösterilerek tasarlanmış. Dikkat çeken bir diğer noktaysa i-PACE Concept'in tanıtımının HTC VİVE ile gerçekleşmesi. Bu da dünyada bir ilk olma niteliği taşıyor.

Sıradaki şarkı henüz kış lastiği almayanlara, sıradaki kulaklık tüm Goodyear'cılara gelsin.

11 Kasım – 31 Aralık günleri arasında Goodyear'dan 4 adet 16" jant ve üzeri kış veya dört mevsim lastiği alanlara Sony kulaklık hediye.

İşbu kampanya, 11 Kasım-31 Aralık 2016 tarihleri arasında geçerli olup, sadece 18 yaşını doldurmuş gerçek kişi son tüketicilerin yararlanması için Goodyear Lastikleri T.A.Ş. tarafından düzenlenmiştir. Kampanya 10.000 adet kulaklıkla sınırlıdır. Detaylı bilgi için www.goodyearkisfirsati.com adresini ziyaret ediniz.

Detaylı bilgi için: **goodyear.com.tr**

GOODYEAR

MADE TO FEEL GOOD.

axess

Axess'e özel 12 aya varan taksit

Ferrari GTC4Lusso Türkiye'de

Ferrari'nin yeni dört koltuklu modeli GTC4Lusso ülkemizde de satışa sunuldu. 0-100 km/s hızlanmasını 3.4 sn'de tamamlayan otomobil, 335 km/s'lik maksimum hıza sahip.

Dört koltuklu Ferrari GTC4Lusso, 690 bg'lik V12 motora ve dört tekerlekten çekiş sistemine sahip. Türkiye'de iki adet bulunan aracın anahtar teslim fiyatı 676 bin 500 Euro.

İlk sahibine teslim edilen Ferrari GTC4Lusso'ya sadece bir kişi daha sahip olabilecek.

Goodyear'ın kış kampanyası ruhunuzu dinlendirecek

11 Kasım – 31 Aralık 2016 tarihleri arasında geçerli olacak kampanyaya katılan Goodyear bayilerinden ve satış noktalarından, 16 inç jant ve üzeri Goodyear marka binek veya 4x4, kış veya dört mevsim lastiği ürünlerinden tek seferde 4 adet satın alan herkes, Sony marka kulaklığa ücretsiz olarak sahip olacak.

Goodyear'ın kampanyası ile ilgili daha detaylı bilgi için www.goodyear.com.tr adresini ziyaret edebilirsiniz.

Subaru VIZIV-7 Concept Los Angeles Otomobil Fuarı'nda tanıtıldı

Subaru, 2018 yılının ilk çeyreğinde yollarla buluşacak 7 kişilik büyük SUV'una dair ipuçlarını Los Angeles Otomobil Fuarı'nda tanıtılan Viziv-7 Concept ile gösterdi. ABD pazarında satılacak olan 5.2 metre uzunluğundaki araç markanın en büyük modeli olacak.

Yaklaşık 2 metre genişliğindeki VIZIV-7 Concept 1.8 metre yüksekliğinde. Üç sıra oturma düzenine sahip bir Subaru modelinin özellikle geniş aileler tarafından tercih edilmesi bekleniyor.

KISA HABER

Seat'tan Zubizu kullanıcıları için kampanya

Seat'ın, Zubizu mobil uygulamasını kullanan araç sahiplerine yönelik başlattığı servis kampanyasında, Seat yetkili servislerinde gerçekleştirilen harcama tutarına göre yüzde 30'lara varan indirimler sunuluyor.

2 yaşını doldurmuş tüm Seat modellerini kapsayan kampanyada, Zubizu mobil uygulamasıyla gerçekleşen işlemler sonucu araç sahipleri harcama tutarına göre artan oranlarda indirimlerden faydalanabiliyor.

Continental
The Future in Motion

www.continental-lastikleri.com.tr

Kış şartlarında Alman uzmanlığı yanınızda!

Yeni
WinterContact™
TS 860.

Yeni!

Auto ZEITUNG 21/2016
Continental
WinterContact™ TS 860
205/55 R 16
Testsieger

Test Şampiyonu
205/55 R 16
Sayı 21/2016

Konu güvenlikse, bize güvenebilirsiniz.

maximum
Ayrıntılı bilgi ve ek koşullar:
maximum.com.tr

Maximum Kart'ınıza özel **8 taksit!**

3 Kasım-
31 Aralık

Saatler

Şehir savaşçıları

HAMILTON, KHAKI FIELD SERİSİNİ SUNUYOR.

01 I ve II.Dünya savaşı sırasında, Amerikan ordusunun resmi teçhizatı olarak bilinen Hamilton, askeri saatlerin özünü barındıran en son Khaki Field koleksiyonuna, günümüz şehir savaşçıları için çarpıcı bir yorum katıyor. Bu kış, tamamen siyah renkte tasarlanan yeni Khaki Field'in lansmanı ile gurur duyduğu askeri mirasını ve özündeki stil duygusunu siyahlara bürünerek yansıtıyor.

02 **ARMANI** EXCHANGE
Armani Exchange Kış 2016-2017 sezonunda ilk kez otomatik erkek saat modelleriyle boy gösteriyor. Kadran camından ve kasa arkasından iskelet saat mekanizmasının sergilendiği modeller, sokak stilinden ilham alıyor. Fiyatlarsa 1079 TL'den başlıyor.

03 **CASIO** EDIFICE EQB-600D
EDIFICE saatler, Bluetooth ile akıllı telefonlara bağlanma özelliğiyle kadran üzerinde gömülü olan çok boyutlu 'Dünya' motifi ile dünya saati uygulamasının yaratıcı şekilde kadrana yansıtılmasını daha ileri bir seviyeye taşıyor. Saatin fiyatı 2046 TL.

04 **GUESS** KIŞ KOLEKSİYONU
Sportif ve fonksiyonel özelliklerin modern tasarımla buluştuğu Guess saatler, siyah ve altın tonlarına sahip modeliyle stil sahibi erkeklerin favori aksesuarları arasında yer alıyor. Guess'in kış koleksiyonu saatleri 919 TL'lik fiyat etiketine sahip.

Ford

Go Further

Koç

Stil

01 - Mont sezonu açıldı

KAYKAY KÜLTÜRÜNÜN TESCİLLİ MARKASI VANS, KIŞI ALL WEATHER MOUNTAIN EDITION MONTLARLA KARŞILIYOR. MONTLAR, SU GEÇİRMEZLİK VE NEFES ALMA ÖZELLİĞİYLE DİKKAT ÇEKİYOR.

02 VANS AYAKKABI 259.00 TL
03 CACHAREL ÇANTA 909.30 TL
04 KOTON ERKEK KABAN 239.90 TL
05 WED'ZE ERKEK BERE 39.99 TL
06 KOTON ERKEK PANTOLON 69.99 TL
07 NEW BALANCE ERKEK BOT 375.00 TL

HONDA
The Power of Dreams

Yeni Honda Civic

YENİ YILDA YENİ HAYALLER İÇİN

Yeni Honda Civic, etkileyici tasarımıyla hayalleriniz için yola çıkmaya hazır. 2017 gelmeden Honda Showroom'larına gelin, onunla tanışmak için daha fazla beklemeyin.

honda.com.tr · h2.com.tr
facebook.com/HondaTR · twitter.com/HondaTR · instagram.com/hondatr

6 YIL veya 150.000 km Honda Garantisi

Honda Finans

Başlık ve iç malzeme son derece rahat. Diğer başlıklardaki gibi 'kötü bir kulaklık' takmışsınız hissi vermiyor.

Dahili bir kulaklığı yok ama kutudan beyaz, kablolu, ufak bir kulaklık çıkıyor. İsterseniz başka kulaklık da takabilirsiniz.

Kullanırken o acayip hareketleri niye yaptığınızı başkaları da anlayabilsin diye, görüntü TV'ye de yansıtılıyor.

Herhangi bir oyunu ya da PS uygulamasını da bu cihazla kullanmak mümkün. İllâ sanal gerçeklik olmasına gerek yok.

SANALDI, GERÇEK OLDU

PLAYSTATION VR

UYGUN FİYATLI VE 'GERÇEKTEN OYUN OYNANABİLİR' BİR SANAL GERÇEKLİK BAŞLIĞI ARIYORSANIZ, SONY'DEN ÖTEYE BAKMAYIN.

Artık neredeyse her üreticinin bir sanal gerçeklik cihazı çıkarttığı bir ortamda, kafaların karışması normal. Fakat yılın en iyisi, yıl sonuna yaklaşırken Sony'den geldi. Bir oyun konsoluyla aynı fiyata gelse de, Oculus'un çözümünden üç kat ucuz olması, onu daha gerçekçi hâle getiriyor. Kullanmak için bir PS4'ün yanı sıra, PlayStation Camera da almak gerekiyor. Kendi hareket algılayıcılarının yanında mavi LED'leri algılayan kamera, kafanızın konumunu ve duruşunu tespit ederek, daha gerçekçi bir deneyim sunuyor. Dilerseniz, standart DualShock 4 kumandasını, dilerseniz de Move adlı renkli, çubuk şeklindeki oyun kumandalarını kullanabilirsiniz. 5,7 inç ekranında Full HD çözünürlük sunan cihaz, 100 derece görüş açısı sunuyor. HDMI ve USB bağlantıları var. Görüntü tazeleme oranı ise 90-120 Hz. Oculus Rift ve HTC Vive kadar güçlü bir donanımı yok, çözünürlüğü de biraz daha düşük fakat oyunlar konusunda avantajı büyük. PS VR, 30 oyunla tanıtıldı. Yıl sonuna kadar, bu cihazı destekleyen 20 oyun daha piyasaya çıkacak.

KISA HABER

KORSAN CANLI YAYINA SON!

DİZİ, FİLM VE MAÇ YAYINLARI KORUNACAK.

Cisco'nun hazırladığı yeni sistem, telif haklarını ihlâl eden canlı yayınları durdurmayı sağlıyor. Streaming Piracy Prevention adlı sistem, önceden bildirim yapmadan ve üçüncü tarafların işbirliğine gerek olmadan, korsan yayınları durdurabilecek. Şirket, yasal bildirim gönderip bekleme zamanının geride kaldığını söylüyor. SPP, bir üçüncü taraf ile ortak çalışma ihtiyacı olmadan harekete geçiyor. Cisco, sistemi

çalıştırmak için kanal, platform ve içerik koruma sağlayıcısı Friend MTS ile ortaklık kurmuş. FMTS, yayınları tespit etmede Cisco'ya yardım edecek.

RUCK MAUL 1823

- Göktürk Larus Palas - Tlf : 0212 322 80 86-87
- Tuzla Viaport Marina - Tlf : 0216 504 28 94
- Forum Diyarbakır AVM - Tlf : 0412 502 24 42
- Flyinn AVM - Tlf : 0212 663 03 66
- Mall of Istanbul - Tlf : 0212 801 07 90
- Antalya Deepo AVM - Tlf : 0242 340 23 28

Hediye Çeki

50 TL

Bu çek Ruck&Maul mağazalarından yapılacak 300 TL ve üzeri alışverişlerde geçerlidir.

Kampanya 01.12.2016-15.01.2017 tarihleri arasında geçerlidir.

Tarih: .....

Ft No: .....

ÇOCUK OYUNCAĞI

Avustralyalı bir adam, beş yaşındaki oğluna lastik yaktırıp bunu paylaşınca adamın otomobiline el konuldu. Queensland'ten Alex Dobson, internette büyük eleştiriler aldı ve hatta çocuk koruma hizmetlerinin bile dikkatini çekti. Bir sonraki sefer çocuğa kask giydirse iyi olur.

ZIP ZIP BAMBİLER

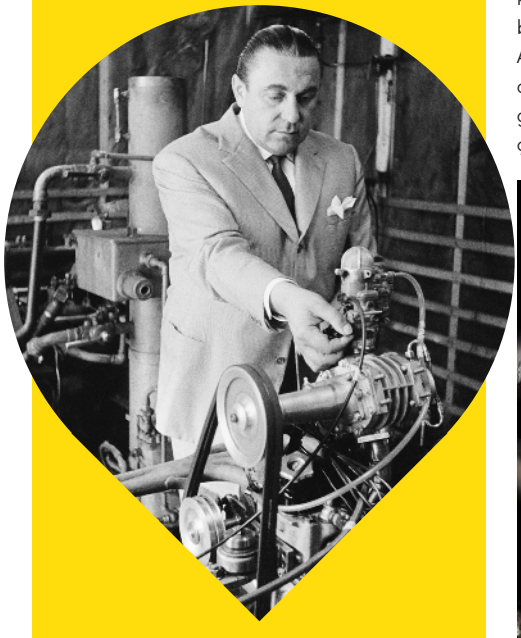
Yıllık üreme sezonun açılmasıyla birlikte dünyadaki geyikleri heyecanlı günler bekliyor. Daha az heyecanlı olan bölümse, yol güvenliği kurumlarının verilerine göre her yıl 75 bin geyiğe araç çarpması. Kıdemli bir sözcü "Sürücülerin Aralık ayında dikkatli olması gerekiyor" diyor. Neyse ki ülkemizde kötü espriler dışında geyiğe maruz kaldığımız çok fazla alan yok.

KORNANIN BİLİMİ

Modern otomobillerin kornaları çelik bir diyaframdan ve elektrikli mıknatıstan oluşur. Elektrikli mıknatısın tetiklenmesi diyaframın hareket etmesini sağlar. Diyafram tamamen esnediğinde akım kesilir ve diyafram ilk pozisyonuna döner. İşlem sayısız kez tekrarlanır ve sesi çıkaran da diyaframın hareketidir.

ERKEK MUHABBETİ

MUHABBETLERDE İŞİNİZE YARAYACAK VEYA YARAMAYACAK BİLGİLERDEN BİR DEMET.



Bu ayın burç yorumu

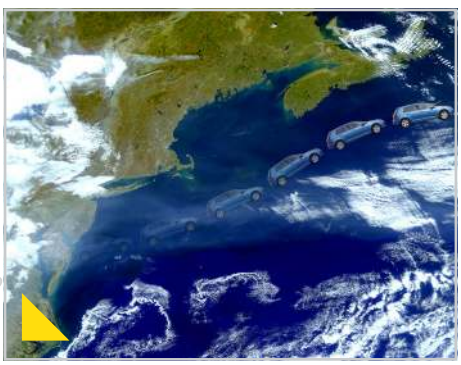
Karl Alberto Abarth, 15 Kasım 1908'de Viyana'da doğmuş. Astroloji takipçilerinin de anlayacağı üzere bu tarih, Abarth'ın Akrep burcunda olması anlamına geliyor. İşte bu nedenle Abarth'ın logosunda Akrep bulunuyor.

SİNEK DEYİP GEÇME

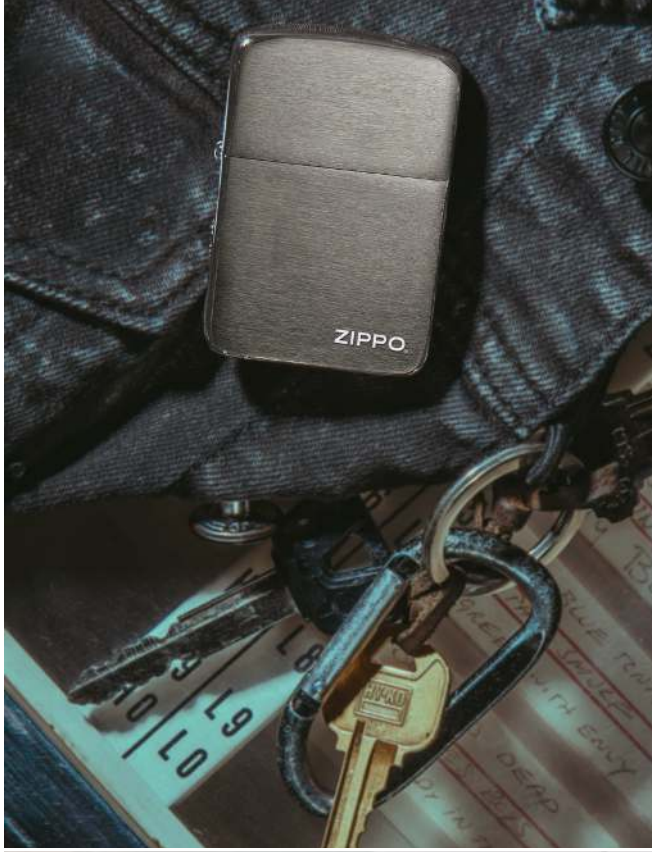
Konu hayvanlar, insanlar ve oranlar olduğunda işler karmaşıklaşabiliyor. Örnek vermek gerekirse, 1 santimetre uzunluğa ve 12 mg ağırlığa sahip sıradan bir ev sineği maksimum 7.2 km/s hıza ulaşabiliyor. Kulağa fazla değil gibi geliyor değil mi? Zaten fazla değil ama aslında bu, 175 santimetre boyunda ve ortalama ağırlıkta bir insanın 1268.8 km/s hızla koşmasına eşit. 4 santimetre uzunluğa sahip erkek at sineğiyse (burada halk arasında büyük karasineklere verilen adıyla değil, bilimsel anlamda gerçek at sineğinden bahsediyoruz; hybomitra hinei) 145 km/s hıza ulaşabiliyor. Bu da yine 175 santimetre boyundaki birinin 6343.8 km/s hıza ulaşmasına eşit. Aşağıda fotoğrafını gördüğünüz türse tabanus atratus, yani devasa kara at sineği. Fotoğraf bahsi geçen hybomitra hinei'ye ait değil ama gözleri bizi çok etkilediği için bu fotoğrafı kullanmak istedik.

RÜZGÂR GİBİ GEÇİYOR

VW Golf'ün adını emekli zenginlerden aldığını düşünebilirsiniz ama otomobilin adı, Gulf Stream'deki Gulf'ten geliyor. Aslında birçok VW modeli, adını önemli rüzgârlardan alıyor; Polo (kutup rüzgârı), Scirocco (çöl rüzgârı) ve Passat (ticaret rüzgârları, alizeler) gibi.



FOTOĞRAFLAR: GETTY



ERKEĞİ ERKEK YAPAR

zippo®

Zippo.com.tr

%

İlk Alışverişinize 15 TL indirim için;
İndirim Kodu: TOPGEAR

Continental
The Future in Motion

HASSAS DENGE

CONTINENTAL, YENİ LASTİĞİ PREMIUMCONTACT 6'YI SEVILLA'DAKİ BİR ETKİNLİKLE TANITTI.

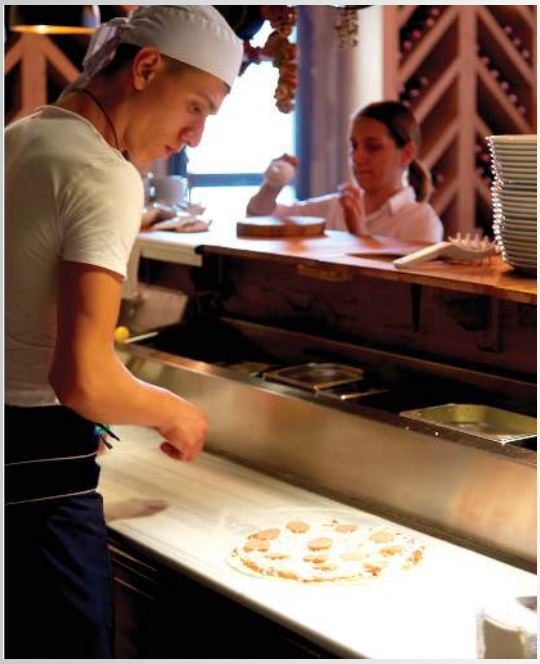
Yazının hemen başlangıcında, bir noktayı açıklığa kavuşturmakta fayda var; Continental, lastiklerinde yeni bir isimlendirme sistemine geçiyor. Conti SportContact 5 ve Conti PremiumContact 5'in yerini alacak olan modelin adı PremiumContact 6. Yani yeni isimlendirme politikası kapsamında, artık lastik modellerinin isminin başında Conti ibaresi bulunmuyor.

Continental, PremiumContact 6'nın kendinden önceki versiyonlara oranla sportiflik, güvenlik, konfor ve gürültü konularında ciddi gelişme kaydettiğini söylüyor. Conti SportContact 5 ile yapılan karşılaştırmalı testlerde önemli verilere ulaşılmış. Öncelikle, yakıt tüketimi ve performans konularında büyük rol oynayan yuvarlanma direnci yeni lastikte yüzde 15 oranında azaltılmış. Buna ek olarak, hem sürüş hem de çevresel faktörler açısından önem arz eden gürültü seviyesi de yüzde 10 oranında aşağı çekilmiş. PremiumContact 6'nın ön plana çıktığı bir diğer noktaysa, ıslak zemin performansı. Mühendisler, ıslak zeminde çok daha başarılı bir fren performansı üzerine yoğunlaşmış. Bunun sonucundaysa PremiumContact 6, Avrupa Birliği kriterlerine göre ıslak zemin için en yüksek puan olan "A" almaya hak kazanmış. PremiumContact 6, yaz aylarında 70 farklı ebatla dünyada satışa sunulacak.

İtalyan lezzetleri İstanbul'da

LONDON WORTHING SHOREHAM
Brio
Italian
İSTANBUL

İngiltere'nin başarılı İtalyan restoranı zincirlerinden Brio'da İtalya'nın geleneksel tatları, yabancı aşçıların sunumuyla ev konforunda sizle buluşuyor...



Uskumruköy Mahallesi, Kilyos Caddesi, No 322 Sarıyer / İSTANBUL
Rez: 0212 202 69 69

TOPGEAR TOP 9

Ken Block'un garajı

BU, SIRADAN BİR GARAJ DEĞİL AMA BİZ DE BURADA SIRADAN BİR ADAMDAN BAHSETMİYORUZ.

FORD FIESTA ST RX43

Gymkhana 5'in yıldızı bu 600 bg'lik Fiesta, KB'nin 2013 Global Rallycross Şampiyonası'na katılması için üretildi. 0-96 km/s hızlanmasını 2.0 sn'de tamamlayabiliyor ve devasa bir yıkım güllesi etrafında drift yapabiliyor.

FORD FOCUS RS RX

Ken'in son oyuncağı, Gymkhana 9'da bir limanda yanlıyor. Bu otomobil aynı zamanda KB'nin 2016 Dünya Rallycross Şampiyonası otomobili. Motoru 2.0 lt'yle güncel RS'in 2.3 lt'sininkinden daha küçük ama 600 bg güç üretiyor. Drift moduysa standart.

FORD MUSTANG HOONICORN RTR

Matt LeBlanc bu otomobille Londra'da tur atmıştı ve onu Gymkhana 7'de gördünüz. Her şekilde bu 1965 model Mustang'in 845 bg gücünün, direksiyon başındaki çılgın bir adam tarafından kamçılandığı anlar unutulmuyor.

FORD ESCORT MkII RS

1978 model Escort MkII RS'ti, sonrasında bir asfalt ralli otomobiline dönüştü. Şimdiyse arkadan itişli, 333 bg güce ve 2.5 lt dört silindirli motora sahip bir Hoonigan özel yapımı. 9000 d/dak'a ulaşıyor ve altı ileri sıralı şanzımanı var. Henüz bir Gymkhana videosu yok.

FORD F-150 RAPTORTRAX

Ken, ne tip lastikleri parçaladığı konusuna fazla takılmıyor. Bu F-150 Raptor, kar paletlerine ve arkasında bir vince sahip. Dahası, gücünü 6.2 lt'lik bir V8'den alıyor. Kayak pistini ters istikamette kat etmek için harika.

SUBARU IMPREZA WRX STI

İşte her şeyi başlatan model. 2008'de Ken bu 530 bg'lik 2006 model WRX STI'ı bir havalimanında kullandı. Onunla devasa yanlamalara imza attı ve her şeyi değiştirdi. Gymkhana 1, 15 milyon izleyiciye ulaştı ve sayı hâlâ artıyor.

FORD FIESTA ST HFHV

Hybrid Function Hoon Vehicle saçma bir isme sahip olabilir ama Gymkhana 4'te rallycross'u ralliye dönüştürme yeteneğine sahipti. 2.0 lt turbo motoru 350 bg güç üretiyor ve otomobil 0-96 km/s hızlanmasını 2.3 sn'de tamamlıyor.

FORD MUSTANG HOONICORN RTR V2

Çok az kişi Hoonicorn'a bakıp yüksek bir potansiyel görebilir ama V2'de otomobilin bütün potansiyeli serbest bırakılmış. 6.7 lt'lik V8'e eklenen iki turbo ve metanol, 1400 bg'ye ulaşılmasını sağlamış. Ken onun kullandığı en korkutucu araç olduğunu söylüyor.

CAN-AM MAVERICK MAX X RS TURBO

Utah'ta yaşıyorsanız, toprak pistleri dize getirecek ve çocuklarınızı okula götürecek bir şeylere ihtiyacınız var demektir. Bu 130 bg'lik Can-Am Maverick, dört koltuğu, bisiklet taşıyıcısı, ön camı ve koltuklarıyla bunların hepsini yapabilir.

HAYATININ BİR GÜNÜ...

...Ken Block

BAY BLOCK'UN GÜNLÜK İŞİ NE? ELBETTE DÜNYA RALLYCROSS ŞAMPİYONASI'NDA YARIŞMAK.

START

05:15
Uyanıyorum, alarmımı kapatıyorum ve telefonumdan elektronik postaları, mesajları ve sosyal medya hesaplarını kontrol ediyorum. Metabolizmamı çalıştırmak için protein shake'i hazırlıyorum ve ardından karım ve çocuklarımla FaceTime'dan görüşüyorum.

06:00
Otelin kapısından çıkıp kahvaltı için piste gidiyorum. Takımın şefi genellikle sosis, pilav ve karışık meyveler hazırlıyor. Bir gün öncesinde araç içi çekimler tamamlanmış oluyor.

07:30
Takım direktörü Derek Dauncey'le buluşup otomobilin ayarları üzerine konuşuyoruz. Sonra ısınma rutinime başlıyorum (refleks ve Muay Thai antrenmanım, kanın vücudumda akmasını ve pistteki savaş için hazırlanmamı sağlıyor).

08:15
Ford Focus RS RX'imin içine oturuyorum. Pazar günkü yarışlar için genellikle iki turluk ısınma sürüşleri gerçekleştiriyoruz.

09:30
3. ve 4. sıralama yarışları. İşte bu turlarda yarı finallere çıkıp çıkamayacağınızı anlıyoruz. Üzerimizde hiç baskı yok değil mi?

12:30
Bu saatte padoka geliyorum ve aklımda tek bir şey oluyor; öğle yemeği. Genellikle küçük bir kap salata, ızgara tavuk ve biraz pilav. Bazen özel soslar tercih ediyorum.

13:00
Monster, Dünya Rallycross Şampiyonası'nın her raundunda DJ'lerle, Monster Kızları'nın danslarıyla ve büyük ödüllü yarışmalarla parti düzenliyor. Seyirciler de bu partinin büyük bir bölümünü oluşturuyor.

15:30
Yarışlarda ilk üç sırada yer aldığım sürece büyük şova katılmaya hak kazanıyorum. Altı araç, hafta sonunun en büyük yarışında mücadele ediyor.

16:00
Yarış sonrası ödül seremonisi ve basın röportajları. Yarış tulumum şampanyayla yıkanmış durumda. İlk beş dakikası güzel ama sonrasında şampanya ve ter kokusunun karışımı korkunç bir hal alıyor.

17:30
Yarış sonrası toplantısında araçtaki ayar sorunları hakkında konuşup sonraki yarışlar için hazırlanıyoruz. Bu, belki de hafta sonunun en önemli bölümü.

20:30
Otele geri dönüyorum ve nihayet bir duş alıp karımı ve çocuklarımı arıyorum. Hafta sonunun ne kadar iyi geçtiğine bağlı olarak takımla veya arkadaşlarımla bir şeyler içmeye gidiyorum.

22:00 veya 02:00
Kutlamanın büyüklüğüne göre yatağa giriş saatim değişiyor. Sonraki gün saat 05:00'da havalimanına gitmek için yeterince uyumaya özen gösteriyorum.

FİNİŞ

Ön görüş açısının çok iyi olmadığını itiraf edelim.

OTOMOBİL FUARI

Concours de Rezalet

KARİZMATİK FUARLARIN KARŞITINA HOŞ GELDİNİZ.

Monterey haftası, otomotiv dünyasının Michelin yıldızlı restoranıdır ve Pebble Beach'te gerçekleşen en önemli şeylerden biridir. Ancak bazen hamburger yemek istersiniz. Ancak bazen öyle şeylerle karşılaşırsınız ki, ağız tadınıza uygun hamburgere ulaşma konusunda sorun yaşayabilirsiniz. İşte sekizinci yılına giren Concourd d'LeMons'ta hamburger bile bulamazsınız. Her yeri arasanız da en fazla soğuk konserve fasulye bulursunuz.

Kriterleri çok basit; "İyi otomobillerin kötü, kötü otomobillerin de iyi örneklerine yer veriyoruz" diyor kurucu ortak Alain Galbraith. Ardından mikrofonu eline alıyor ve aralarında eski Ford, Mercedes ve VW tasarımcısı Freeman Thomas'ında bulunduğu jürinin ne tip rüşvetler kabul ettiğini anlatıyor.

Bir otomobilde "temellere dönüş" daha iyi anlatılamazdı.

FOTOĞRAFLAR: WEBB BLAND

Concour d'Lemons aslında her zaman karşılaşılan o mükemmelliğe bir tepki niteliği taşıyor. Yaklaşık 150 otomobil bulunuyor (dürüst olmak gerekirse hepsini saymadım çünkü bazıları gerçekten yanına yaklaşılır gibi değildi) ve bunlardan birçoğu, Pebble Beach'teki yıldızların çim biçme makinesi gibi görünmesini sağlayabiliyordu. Bu yıl LeMons rallisi; Seaside, Kaliforniya, Ölüm Vadisi ve Vegas'tan geçecek. Bu ralli büyük ihtimalle geçen yılın yeni Mad Max filmi gibi görünecek. Birisi bir W123'ten filmdekine benzer bir şeyler yapmış. Otomobilin kaputunu çıkarmış. Ya da belki otomobilin de en başından beri kaputu yoktu.

Kategoriler arasında Komünist Oto, Katıksız Galyalı, Gereksiz Karmaşık İtalyan ve Dertli İngiliz bulunuyor. Sonuncu kategori için bizim yıldızımız 1965 model Wolseley Hornet cabrio'ydu. Derek Tuttle, otomobilin sahibiydi. Kendisi Mini koleksiyoncusu ve evinde 12 farklı türevde Mini bulunuyor. Bu özel otomobilse, 60'ların ortasında Crayford tarafından Heinz'ın ısrarıyla cabrio'ya döndürülen 57 otomobilden biri. Neyse ki bunlardan beş tanesi ABD'ye gelmiş. Derek'in kardeşi Tobby "Morgan'la pazarlık ettim" diyor. "Hornet'i Malvern'deki Morgan'a gönderdik ve otomobil orada dört ay yattı." Kardeşler ve ailenin diğer iki üyesi otomobili buraya kadar kullanmışlar.

Ken Mitchell'in harika Vespa 400'ü, bence LeMons'un gelebileceği son noktaydı. Kardeş şirket ACMA Fourchamboult, 1957 ve 1961 yılları arasında bunlardan 340 bin adet üretmiş. Ken "Eskiden bir Renault adamıydım" diyor ve R4 vanının hâlâ evde olduğunu söylüyor. "Ama sonra ufkumu genişlettim."

William Hughes'un da mide bulandırıcı Mercury Comet'ini, Kevin Woods'un Mercury Grand Marquis'ini (dışı mor içi altın rengi), 1959 model Tempo Matador Camper'ı ve Ken Nelson'ın Panhard PL17 Tigre'sini beğendim. "Şovun en kötüsü" kesinlikle Bricklin'di; DeLorean'dan bile daha başarısız bir ABD spor otomobili. Ron Stillman otomobilinin örtüsünü kaldırdı ve Nesquik içinde kalmış Dodge Challenger'ını sergiledi. O sırada otomobilin etrafını saranlara ve üzerindekileri istem dışı oluşmuş kirler olarak görenlere "Ona dokunmayın! Onu temizlemeyin!" diye bağırıyordu. Diğer yandan alanda bir Renault 16 TX de vardı ve onu kullanmaktan zevk duyabilirdim. Şahsi fikrim olarak bu Renault'nun bu partide olmaması gerekiyordu, sanırım...

JASON BARLOW

Tampondakileri devirmemek için baya dikkatli sürmek gerekli.

1987 FORD CAPRI 280 BROOKLANDS
Motor: 2792 cc, V6, 160 bg 5700 d/dak, 220 Nm 4300 d/dak
Performans: 0-100 km/s 7.8 sn, 208 km/s
Şanzıman: 5 ileri manuel, arkadan itiş
Tüketim: -
Ağırlık: 1230 kg
U x G: 4376 mm x 1698 mm

İLERLEME RAPORU

Fastback Ford'lar

CAPRI VE MUSTANG ARASINDAKİ MÜKEMMEL ÇİZGİNİN İZİNDE.

YAZI: **TOM HARRISON** / FOTOĞRAFLAR: **MARK FAGELSON**

Bunu daha önce duymuşsunuzdur ama biz tekrar söyleyelim. 60'ların ortasında Ford, iki yıldan daha kısa bir sürede bir milyon Mustang satmayı başardı. Gelişmiş bir makineydi ama dahası iyi görünüyordu, hızlıydı, ucuzdu ve Orta Amerika'nın hayallerini yakalayabilecek kadar pratikti. Ford, öyle bir ürün ortaya koymuştu ki, Mustang Nisan 1964'te satışa sunulduktan sadece beş ay sonra Project Colt'a, yani birçok Avrupalının hoşuna gidebilecek iki kapılı coupe'nin geliştirilmesine yeşil ışık yaktı.

Otomobil beş yıl sonra, yani 1969 yılında tamamlandı. Adı Capri'ydi ve reklamındaki iddiaya göre o "Kendinize satın almak için söz verdiğiniz" otomobildi. O, Avrupa'da satılan Mustang'e (80'lerde MkIII'ün üretimi sonlanıncaya kadar yollardaydı) en yakın şeydi. Güç ve donanım seçenekleri çok fazlaydı. Üstelik fiyatı da çok yüksek değildi. MkI 1969 yılında 1000 Euro'ydu ve bu otomobil, Escort'tan alınan 52 bg'lik dört silindirli bir motora sahipti (0-100 km/s

2015 FORD MUSTANG GT
Motor: 4951 cc, V8, 415 bg, 6500 d/dak, 530 Nm 4250 d/dak
Performans: 0-100 km/s 4.8 sn, 250 km/s
Şanzıman: 6 ileri manuel, arkadan itiş
Tüketim: 13.5 lt/100 km, 299 g/km
Ağırlık: 1720 kg
U x G: 4784 x 1916 mm

Yeni çocuk büyükbabasının yanında. Kesinlikle hık demiş burnundan düşmüş.

hızlanması 23.0 saniyeydi. Gerçekten). Bugünün parasına göre 15 bin Euro gibi bir rakama denk geliyor. Capri, ABD'de ve Kanada'da (Avustralya ve Yeni Zelanda dahil) birkaç yıl Lincoln/Mercury bayilerinde satıldı. Ford toplamda 1.9 milyon civarında sattı.

Ford, Capri'den sonra uzun yıllardır Avrupa'da arkadan itişli ve iki kapılı bir otomobil satışa sunmadı (hayır, GT sayılmaz). Capri'den sonra gelen Probe ve Cougar önden çekişliydi ve dürüst olmak gerekirse ikisi de trajik otomobillerdi. Sonrasında harika Puma geldi. O da karizmatik kıyafetler giymiş bir Fiesta'ydı. Yine de 2015 yılında Mustang'in duyurulmasıyla birlikte Ford uzun zaman sonra Avrupa yollarına uygun bir otomobille geleceğinin sözünü verdi. Sözünde de durdu ve kısa zaman içinde çoğu V8 olan birçok otomobil satıldı.

Capri'nin ortadan kalkmasında sonra ilk kez Ford bayileri güçlü ve arkadan itişli bir coupe satabildi. Fotoğrafta, 280 Brooklands'i, yani Capri üretimini 20 yıla tamamlamak adına 1038 adet üretilen modelden birini görüyorsunuz. 2.8 lt motorundan sadece 160 bg çıkarabilmesiyle günümüzün modern standartlarına göre hızlı değil ama güç aktarımı yavaş, dengeli, sesi güzel ve tatminkâr. Onda, 80'lere dair çekici bir şeyler var. Frenleri tam anlamıyla çalışmıyor, vites değiştirirken vites kolu 70 cm kadar hareket ediyor ve kabini (280'in Recaro'larına rağmen) o kadar da iyi değil. Onu kullanmak olabilecek en iyi şekilde eski moda hissettiriyor. Ağır ve yavaş direksiyon, virajlara hızlı girme konusunda cesaretinizi kırıyor ama genel deneyim açısından kullanıcısını tatmin ediyor.

Günümüzün Mustang'i çok daha keskin bir otomobil. Dinatmik anlamda olmasa da, bir muscle car için gayet iyi. Nötr, direksiyonu makul ve 5.0 lt V8 onu provoke etmek için yeterli. İyi bir otomobil ve çok daha önemlisi, en azından Avrupa'da uygun bir fiyatla satılıyor.

Yine de her şeyin ötesinde o sağ kalmayı başaran bir model. Capri 18 yaşına kadar yaşamış olabilir Mustang, 52. yaşının peşinden kararlılıkla gidiyor.

O LASTİKLER TAKILACAK!

BÖYLE SERT BİR BAŞLIK ATTIĞIMIZ İÇİN KUSURA BAKMAYIN AMA İNSANLARIN KIŞ LASTİĞİ KONUSUNDA NE KADAR İNATÇI OLABİLDİĞİNİ SANIRIZ SİZ DE BİLİYORSUNUZ. BU NEDENLE HERKESİN(!) ANLAYABİLECEĞİ DİLDE BİR YAZI KALEME ALMAK İSTEDİK.

Aracınız ne olursa olsun, kış lastikleri olmadan ondan tam verim alamazsınız.

Otomobil aşığı mısın güzel kardeşim? Uzun yıllardır otomobil mi kullanıyorsun? Belki de otomobile çevrendeki herkesten çok daha hakimsin. Arkadan itişli bir otomobilin var ve direksiyonun başına her geçtiğinde ilk yaptığın şey çekiş kontrol sistemini kapatmak. Ya da bunların hepsini bir kenara bırakalım; sen, belki de çevrendeki herkesten çok daha sakin bir kullanım stiline sahipsin. Otoyolda şerit değiştirmek aklına bile gelmez. Aracının motorunun 2500 d/dak'ın üzerinde nasıl bir ses çıkardığını bile bilmiyor olabilirsin. O ya da bu olabilirsin, kendini yolların kurdu bir şoför veya tutumluluk kralı olarak tanımlayabilirsin ama işler kontrolden çıktığında, santimetrelere ve milisaniyelere ihtiyacın olacak.

Darılmak ve gücenmek yok sevgili okuyucular; eğer otomobilinizde sizi ve elbette trafikteki diğer araç ve kişileri ufak bir farkla daha fazla koruyabilecek bir imkân varsa, o imkânı kullanmalısınız. İşte kış lastikleri de bu noktada devreye giriyor. Buradaki amacımız, kış lastiği konusunda hemen her yerde bulabileceğiniz bilgileri size sunmak değil. Elbette bazı rakamlara değinebiliriz ama asıl amacımız, içinizde bir yerlerde gizli kalmış o "Bir şey olmaz" tavrını kaşımak ve aslında "Bir şeylerin olabileceğini" size göstermek.

Otomobiliniz ne olursa olsun, süper kaliteli dört mevsim lastik ya da yüksek performanslı yaz lastikleri kullansanız da, eğer lastikleriniz soğuk havaya uygun değilse, özellikle sabahları lastiklerinizden iyi bir verim almanız mümkün değil. Yola çıktığınızda ve lastikleriniz biraz ısındığında da, eğer hava sıcaklığı 7 santigrat derecenin altındaysa, kış lastiği dışındaki lastiklerden de bir verim beklemek anlamsız olacaktır.

Otomobilinizin üzerinde yol aldığı en pürüzsüz asfaltın bile aslında girinti ve çıkıntılarla dolu olduğunu söylesek, sanırız şaşırmazsınız. İşte lastik de yumuşaklığıyla bu girinti ve çıkıntıları kavrayarak tutunma sağlar. Bunun için de lastiğin yumuşaklığını koruyabilmesi gerekir. Lastiğin yeterli yumuşaklığa ulaşmadığında meydana gelen durumu şöyle açıklayabiliriz; bir merdivenden altınıza bir kontrplak alıp kaymakla aynı şey. Kısacası harekete bir kez başladınız mı, durmanız zorlaşır. Elbette lastiğin tabanının genişliği çok daha iyi bir tutunma sağlamada rol oynar ama yapısı, soğuk havalarda asfalttaki girinti ve çıkıntılara tutunmaya uygun değilse, yani altınıza dünyanın en büyük kontrplağını da alsanız, o merdivenden aşağı yüksek bir hızla kayarsınız.

Kış lastiklerinin diğer lastiklere oranla başarılı olduğu bir diğer nokta da, ıslak zemindeki performanslarıdır. Aslında kış lastikleri, genel anlamda sürüş sırasında suyun lastiğin önünde birikmesinden ziyade, kenarlardan tahliye edilerek lastiğin önünün açılması temellidir. Bu nedenle birçok kış lastiğinin deseni daha derin kanallara sahiptir.

Bunu biliyor olma ihtimaliniz yüksek ama biz yine de hatırlatalım; aracınız dört tekerlekten çekişli olabilir ama bu size durma anlamında bir avantaj sağlamayacaktır. Dört tekerlekten çekiş sistemi, tutunmanın düşük olduğu zeminlerde size ancak harekete başlama ve hareketi sürdürme anlamında avantaj sağlar. Yani otomobilinizin dört tekerlekten çekişine güvenip kış lastiği kullanmanın anlamsız olduğunu düşünmeyin.

Peki bütün bunları neden anlattık? İsterseniz yazının başına geri dönelim. Refleksleriniz harika, gözleriniz iyi görüyor, otomobile gayet hakimsiniz. Sonra panik fren (sürücünün acil bir durumda fren pedalına bütün gücüyle bastığı ilk an) yapmanız gereken bir durum oldu; önünüzdeki araç durdu, trafik ışıklarına uymayan bir yaya yola atladı veya bir motosikletli dengesini kaybedip önünüzde düştü vesaire... Olabilecek en optimum şekilde olaya tepki verdiniz, çok kısa bir reaksiyon süresi dahilinde frene bastınız. Ancak kullandığınız araç normalde yapabileceğinden yüzde 15 ila 30 daha uzun bir mesafede durdu. Ve muhtemelen bir yere çarparak durdu. Oysa her şeyi doğru yapmıştınız. Kış lastiği hakkında konulan kurallar bir köşede dursun; doğru sürüş pozisyonu hakkında verilen tavsiyeler, emniyet kemeri kullanımı ve hatta direksiyonu doğru tutuş, yani doğru araç kullanmaya dair hemen her şey, acil durumlarda hem sizin hem de aracın içindeki ve dışındaki diğer canlıları korumaya yöneliktir. Çoğu zaman "Bir şey" olmayabilir ama bir şey olduğunda, sizin de en iyi şekilde hazır olmanız gerekir. O nedenle kış lastiklerini tak sevgili okuyucu; ne olur, ne olmaz.

SÜRÜŞ

Bu ay test etme fırsatı bulduğumuz bütün modeller

İÇİNDEKİLER

Volvo S90 D5
sayfa 38

Toyota C-HR Hybrid
sayfa 41

Porsche Panamera
sayfa 42

Hyundai Elantra
sayfa 44

Mercedes G350d
sayfa 53

Ses çılgını

Audi **R8 Spyder**

Henüz belli değil.

BİZCE: ÜSTÜ AÇIK AUDI R8, DAHA AZ SÜRÜŞ ODAKLI AMA KULAKLARINIZ İÇİN DAHA EĞLENCELİ.

Yes. Üstü açık süper otomobillerin bütün olayı budur değil mi? Çünkü diğer bütün noktalarda gerileme yaşayabilirler. Daha yavaşlardır, daha pahalılardır ve sürüşleri o kadar da keskin değildir.

İkinci nesil Audi R8 Spyder, 315 km/s'lik maksimum hızı ve coupe'ye oranla daha yüksek olan fiyatıyla, en azından iki noktada başarı gösteriyor. Yüksek hacimli V10 motoru turbolardan yoksun ve bu otomobil üstü açıkken akciğerlerinizi dahi sesle doldurabilir.

R8 (ve kuzeni Lamborghini Huracan) üstü açık süper otomobiller arasında en iyi sesi çıkaranlardan biri. Her viteste kırmızı çizgiye yaklaştığınızda yarış otomobillerini andıran tınılar meydana geliyor ve bu da otomobilin olduğundan daha hızlı gittiği hissini yaratıyor.

Üst viteste (örnek olarak dördüncü vites) gaz pedalını zemine yapıştırdığınızda çok daha kalın bir ton meydana çıkıyor ve bu ton da bağımlılık yaratıyor. Kullanım şekliniz nasıl olursa olsun, gaz pedalından ayağınızı çektiğinizde veya viraja yaklaşırken vites küçülttüğünüzde egzozdan patlama ve çatlama sesi geliyor. Bu seslerde etraftaki sert cisimlerde tekrar yankılanıyor.

Evet, bütün bunlar çok saçma ve kendinizi aşırı gelişmiş bir çocuk gibi hissetmenize neden oluyor ancak bir süper otomobilin de yapması gereken budur. R8, ikinci nesliyle elit bir gruba dahil oluyor.

Sürüşüyle de böyle olduğunu hissettiriyor ve bunu hak ettiğini gösteriyor. Yine de tahmin edeceğiniz üzere coupe'nin tavanını kesip onun yerine kumaş bir tavan kullanmanın bazı

“Atmosferik motora şarkı söyletebilmek günümüzde zor yakalanan bir fırsat.”

negatif etkileri olabiliyor. Spyder’ın gövdesi, coupe’ninkine oranla üçte bir oranında daha düşük bir rijitliğe sahip (ama yine de birinci nesil R8 Spyder’ınkinden yüzde 50 daha sert). Diğer yandan tavan mekanizması otomobilin 125 kg ağırlaşmasına ve sonuçta da 1720 kg’lik ağırlığa ulaşmasına neden olmuş.

Süspansiyon, bu fazladan ağırlıkla baş edebilmesi için yeniden ayarlanmış ama Spyder, coupe ile aynı sürüşü sergilemesi için, yani onunla aynı keskinlik ve konfor dengesini sunması için tasarlanmış. Şimdilik standart versiyonuyla sadece 540 bg güç üretiyor. 610 bg’lik Plus versiyonu içinse biraz bekleyeceğiz.

3.6 sn’lik 0-100 km/s hızlanmasıyla yeterince çabuk bir otomobil. Performans anlamındaki kazanımları algılayabilmek için eski ve yeniyi yan yana kullanmamız gerek ama R8’in ilk dört vitesiyle de, trafiğe açık yollarda yeterince eğlenebilmek mümkün. Atmosferik bir motorun şarkı söylemesini sağlamak harika ve günümüzde giderek daha da nadir yakalanan bir fırsat. Ayrıca kısa oranlı standart yedi ileri S tronic şanzıman, bunu pist dışında da yapabilmenize olanak tanıyor.

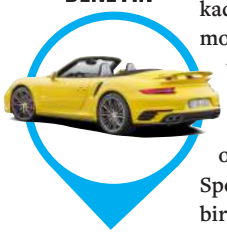
Coupe ve Spyder’ın arasındaki farkı anlayabilmek için sıkıcı bilimsel testler de yapmanız gerekiyor. 1.7 tonluk Spyder, dar yollarda kendinizi gergin hissetmenize neden olacak gövde genişliğini hesaba katmadığınızda alışılmadık oranda çevik hissettiriyor. Diğer yandan keskin virajlarda onu yolda konumlandırmak, bir RS3’ten daha zor değil.

Bu, önden motorlu bir hızlı hatchback kadar kolay kullanılabilen bir ortadan motorlu süper otomobil ve bu durumun temelinde quattro dört tekerlekten çekiş sistemi yer alıyor. Bu sistem hızlı Audi’ler için olmazsa olmazlardandır ve halihazırdaki Audi Sport patronu Stephan Reil, arkadan itişli bir R8’i ihtimallerden çıkarmış durumda. Yine de gücün çoğunluğunu öne gönderen daha küçük RS modellerinin aksine bu otomobil gücünün her zerresini arka tekerleklerine gönderebiliyor.

R8’in direksiyonuna geçip onu kullandığınızda sizi sarıyor ve kusursuz bir süper otomobile dönüşüyor. Konforlu, direksiyonu hafif ve dost canlısı tepkiler veriyor. Hızlı kullanması saçma oranlarda kolay. Sonrasında farklı sürüş modları arasında gezinmeye başlıyorsunuz. Diğer Audi’lerdeki Drive Select sistemlerindeki gibi motor ve şanzıman daha agresif hale getirilebiliyor. Opsiyonel spor direksiyonun üzerindeyse damalı bayrak logolu Performance Mode düğmesi bulunuyor. Bu düğmeyle işler bir adım daha ileri götürülüyor ve otomobilin standart parametrelerine ek olarak stabilite kontrol sistemi de Islak, Kuru ve

Başka renk seçenekleri de var ama Monterey Yeşili harika görünüyor.

BUNU DA DENEYİN



Porsche 911 Turbo Cabriolet
Arka koltuklarıyla daha kullanışlı ama Audi’nin motoru çok daha ilham verici.

KABİNDEKİ YAŞAM

01 Koltuklar
Sabit arka kısımlı Recaro'ları veya arkası ayarlanabilir koltukları seçebilirsiniz. Yine de arka kısmı çok yatırılamıyor.

02 Direksiyon
Performance modu düğmesi bulunan sportif direksiyon tercih edilmeli. Dynamic Steering'i olmadan da daha iyi.

03 Tavan kontrolleri
İki düğme. Bunlardan birine tavanı açıp-kapatmak için 20 sn basıyorsunuz. Diğeri "ses penceresini" açıyor.

04 Şanzıman
Yedi ileri otomatik şanzıman tek seçeneğiniz. R8'de manuel şanzıman yok ama bu şanzıman son derece başarılı.

05 Telefon
Telefonunuzu burada kabloyla veya kablosuz şarj edebiliyorsunuz. Virtual Cocpit'te Apple Car Play mevcut.

DETAYLAR

V10 orkestrası için kırmızı düğmeye basın. Spor egzozlar sesi daha da güçlendiriyor.

Opsiyonel B&O ses sistemi, kafalıklardaki hoparlörleriyle tavan açıkken iyi iş çıkarıyor.

Virtual Cockpit, diğer Audi'lerden tanıdık. Limitöre yaklaşınca devir göstergesi kızarıyor.

Kar ayarlarıyla şekillendirilebiliyor.

Bütün ayarlar en dinamik moddayken R8 canlanıyor. Kulakçıklara verilen komutlarla vitesler düşünce hızınızla aynı çabuklukta değişiyor ve otomobil önden kaymaya direnerek yanlama eğilimi gösteriyor. Çok eğlenceli. Limitleri hâlâ yüksek (öyle yüksek ki trafiğe açık yollarda limitleri aşamıyorsunuz) ve yüksek hızlı virajları kusursuz bir çekişle alabiliyor. Her ne kadar çok derinlere gömülü olsa da, R8'in derisinin altında hoşunuza gidecek bir şeyler gizli. Yanında taş duvar olan keskin bir virajda ikinci vitese düşmek havan topu atılmış etkisi yaratıyor.

Spyder'ın direksiyonunda titreşim hissedebilmek için gerçekten bozuk bir zemin bulmalısınız. Size genellikle üstü açık bir otomobil kullandığınızı hatırlatan titrek orta aynayla sürüş rotamız boyunca karşılaşmadık. Coupe'ye oranla ufak bir farkla daha az tetikte davranıyor olabilir ama aslında hiçbir şey kaçırılmış değil. Spyder yolda son derece dengeli davranıyor.

Dinamik açıdan bazı noktalarda Coupe'nin daha güçlü olduğu söylenebilir. Yeni tasarlanan arka kısım, cam kaputun ortadan kalkması anlamına geliyor ama iki stop lambasının ortasında konumlandırılan fazladan soğutma kanalları harika görünüyor. Tavan mekanizması, koltukların yeterince geriye çekilememesine ve otomobilin uzun yollarda daha yorucu olmasına zemin oluşturuyor. Benim gibi 170 cm boyundaki biri dahi birkaç saatlik sürüşün ardından kendini biraz yorgun hissedebilir. Diğer yandan sadece tek bir yükleme alanı var. O da 112 lt ve eğer çantanız uygun şekle sahip değilse, bu alana girmeme konusunda inatçı davranabilir.

İtiraf ediyorum; bunlar biraz olgun insanlara göre eleştiriler. Spor egzoz kapalı ve şanzımanı kendi haline bıraktığınızda, R8 şehir içinde veya otoyolda son derece rafine bir otomobile dönüşüyor. Tavanı açıkken sizi coupe'deki kadar sarmıyor ama bu fark o kadar da büyük değil. Tavan, 50 km/s'ye kadar hızlarda 20 sn'de açılıp kapanıyor. Tavanın açılıp-kapanması öyle teatral ki, çevrenizdeki en ilgisiz kişilerin dahi dikkatini çekebilir.

Tavanı açıkken 130 km/s'ye kadar R8'in kabini büyük oranda rüzgârdan yoksun. Yine de soğuk bir günde üstü açık sürüş yapmak istiyorsanız, koltukların ısıtma fonksiyonunu kullanmanız gerekiyor. Alternatif olarak, ilk nesilden alınan bir fonksiyonu yani tavan kapalıyken arka camı açabilmeyi kullanabilirsiniz. Böylece hava şartları ne olursa olsun, 10 silindirin sesini rahatlıkla duyabilirsiniz. Kısacası R8 Spyder diğer bütün konularda ne kadar başarılı olursa olsun, onun en önemli özelliği çıkardığı ses. STEPHEN DOBIE

Yeni arka kısım, tavana ev sahipliği yapıyor. Ne yazık ki cam kaput ortadan kaldırılmış.

TEKNİK ÖZELLİKLER

5204 cc, V10, dört tekerlekten çekiş, 540 bg, 540 Nm
11.7lt/100 km, 277 g/km
0-100 km/s 3.6 sn, 315 km/s
1720 kg

KARAR: Çok az modelde olan bir heyecan ve kullanım kolaylığı birleşimine sahip. Üstünün açılması yaşattığı deneyimi yoğunlaştırmış.

9/10

Ortaya karışık

Volvo **S90 D5**
291.540 ₺

BİZCE: BELİRLİ ÖZELLİKLERİYLE DEĞİL, GENEL KARAKTERİYLE ÖN PLANA ÇIKAN BİR MODEL.

Arka kısım kimilerine çekici gelmeyebilir ama genel tasarımla uyumlu.

Volvo S90'ı ilk gördüğümde "Vay canına! Boyu 5 metreden daha uzun görünüyor" dedim. Tamam, size dürüst olacağım; elbette "Vay canına!" yerine çok daha yürekten ve anlık bir ünlem kullandım ama gençlerimizin gelişimini olumsuz etkilememek adına ve yayımcılık kuralları gereği burada ne söylediğimi yazamıyorum.

Gerçekten onu ilk gördüğünüzde ilk dikkatinizi çeken şey, boyu oluyor (yazıya öyle bir yerden başladım ki, ne söylesem istenmedik bir yere gidebiliyor ama neyse). XC90'la aynı SPA (Scalable Product Architecture) platformu üzerinde şekillenen S90, 4960 mm'yle XC90'dan yalnızca 10 mm daha uzun ama rakamların söylediğinden çok daha büyükmüş gibi hissettiriyor. Volvo'nun S90'a boy verdiği konusunda şüphe yok. Peki otomobilin geri kalanı konusunda ne kadar titiz davranmış?

İlk olarak arkada kullanılan süspansiyonuna bakınca o kadar da titiz davranmadığını düşünebilirsiniz çünkü S90'ın arka süspansiyonunda yaprak yaylar kullanılmış ama elbette tahmin edeceğiniz üzere burada 2010 model Ford Transit Connect'inkilere benzeyen yaprak yaylardan bahsetmiyoruz. Bu yaylar gövdenin boyuna değil, enine yerleştirilmiş ve sıradan yaprak yayların aksine yüke mukavemet göstererek görevlerini yerine getirmiyor. Sistem bağımsız süspansiyonlara oranla daha kompakt ve helezonik yaylar için akılcı bir alternatif. Ayrıca XC90'da da aynı sistem kullanılıyor. Yani ortada endişe edilecek bir durum yok. Ön taraftaysa çift salıncaklı süspansiyon sistemi mevcut.

S90'da mevcut olan başka şeyse, geniş bir kabin. 2940 mm'lik aks aralığı sayesinde hem ön hem de arka koltuklara kimi oturtursanız oturtun, rahat edebilecektir. Yalnızca 500 lt'lik bagaj hacmi böyle bir otomobil için kulağa yetersiz geliyor. Ayrıca arka tasarımın bir sonucu olarak alt yükleme eşiği biraz yüksek ve yüklerinizi bu eşiğin üzerinden atlatmanız gerekiyor.

Tasarım demişken, otomobilin

görünümüne de değinmeme izin verin. Genel felsefe olarak tasarım konusuna fazla girmemeye çalışırız ama bazı noktaları da vurgulamadan olmaz. S90, özellikle ön çaprazdan baktığınızda heykel gibi görünen bir otomobil. Tekerlek çaplarının gövdeye oranı, ızgaranın iç bükey yapısı, düz ve uzun kaputu, sözün özü tasarım detaylarının birbirine olan oranlarıyla güçlü ve geleceğe ait bir model gibi görünüyor. Sadece arka tasarım ilk bakışta herkesin zevkine hitap etmeyebilir.

Dış tasarımın sadeliği ve heykelsi yapısı, kabinde de devam ediyor. Hatta sadelik konusunda belki biraz fazla ileri gidilmiş olabilir ama aynı sanat akımlarında olduğu gibi, her yenilik kendinden öncekine bir tepki olarak kabul edilebilir. Her şeyin tek bir tablet üzerinden kontrol edilmesi fikrine alışmak gerekse de, şahsi fikrimce Volvo'nun bu kabinini, eski Volvo'ların bilgisayar klavyesi kadar fazla düğme barındıran kabinine tercih ederim. Kabindeki yüzeyler saf, kaliteli ve karmaşıklıktan uzak.

Bu tablet görünümlü ekranın kullanımına alışmak zor değil.

Kat ettiğiniz ilk kilometrede S90'ın bütün amacının, herhangi bir konuda sivrilmeden sizi olabilecek en "optimum" şekilde gideceğiniz yere taşıması olduğunu anlıyorsunuz. Bu durum şu anlama geliyor; S90'da BMW 5-Serisi'nin direksiyon hissini, Mercedes E-Serisi'nin sessizliğini veya Jaguar XF'in o çevik tavrını bulamıyorsunuz ama saydığımız bütün faktörlerin hepsi en uygun oranda sürüşe yansıyor. Direksiyon düşük hızlarda hafif, otoyol hızlarında yeterli gerginliğe sahip. Süspansiyon daha ilk anda konfor odaklı olduğunu hissettiriyor ama virajlara girdiğinizde otomobilin gövdesini kontrol etmekte sorun yaşamıyor. Otoyol sürüşlerinde hafif dikey gövde hareketleri süspansiyon tarafından tek hamlede kontrol altına alınıyor. Rüzgâr ve yol gürültüsü rahatsız edici olmaktan çok uzakta ve performansı... Evet, test aracımızın arkasında D5 logosu vardı ve bu durum, kaputun altında dört silindirli 2.0 lt dizel motorun olması anlamına geliyordu. Bu motor 235 bg güç ve 480 Nm tork üretiyor. Motorun gücü de 8 ileri otomatik şanzımanla dört tekerleğe birden aktarılıyor. S90'ın ihtiyaç duyduğunuzda size yeterli gücü sağlayacağını hissediyorsunuz. Fren pedalıysa ilk anda yumuşak hissettirse de, üzerindeki baskıyı artırdığınızda çok daha güven veren ve ayarlaması kolay bir hal alıyor. Daha önce de dediğim gibi; S90, tek bir konuda iyi olmak yerine, her konuda olabildiğince başarılı olmaya odaklanıyor ve amacına ulaşıyor.

BORA ERİŞ

TEKNİK ÖZELLİKLER

- 1969 cc, sıralı 4 silindir, dizel, dört tekerlekten çekiş, 235 bg, 480 Nm
- 5.1 lt/100 km, 133 g/km
- 7.3 sn 0-100 km/s, 230 km/s
- 1800 kg

KARAR: Almanların bu sınıftaki imparatorluğuna karşı tarzı, tasarımı ve donanımlarıyla rahatlıkla karşı koyabilir.

8/10

Yeni bir dönem

Peugeot **3008 1.6 BlueHDi EAT6**
109.900 ₺

BİZCE: ONA İSTER SUV İSTER CROSSOVER DEYİN, BAŞARILI BİR MODEL OLDUĞU GERÇEĞİ DEĞİŞMİYOR.

Yeni i-Cockpit, tasarımı ve fonksiyonelliğiyle son derece etkileyici.

Peugeot, 3008 ile yeni bir şeyler denemeye devam ediyor. Hayatına MPV olarak başlayan 3008, Fransız markayı artık SUV segmentinde temsil edecek. 2009 yılında Türkiye'de satışa sunulduğunda Head-up display gibi yenilikçi teknolojilerine yanı sıra grip-control ile hafifçe de olsa araziye çıkaran 3008, markanın rekabet gücünü de arttırmıştı. 2016 yılı sona ererken tamamen yenilendi ve başta da söylediğimiz gibi artık SUV olarak karşımızda çıkıyor. Fransız marka Skoda Yeti, Nissan Qashqai, Renault Kadjar ile rekabet edecek. Fakat burada belirtmemiz gereken bir şey var; Peugeot, 3008'in hiçbir modelinde dört tekerlekten çekiş sistemi sunmuyor. Bunun yerine 'Benim Grip Control sistemim dört tekerlekten çekişin yerini tutar' diyerek bugüne kadar üretilmiş ilk önden çekişli SUV olarak pazarda yerini alıyor. Yani marka 3008'e SUV dese de crossvover demek daha doğru oluyor. Peugeot'nun bu iddiasını da önümüzdeki aylarda ayrıntılı olarak işleyeceğiz.

Peugeot 3008'in yerden yüksekliği 20 mm azalırken, uzunluğu 80 mm artmış. Artan uzunluk ise kabine daha fazla diz mesafesi olarak dönüyor. Ayrıca yeni 3008 yerini aldığı modele göre 100 kg daha hafif. Kabinde ise yeni i-Cockpit tek kelime ile nefis. Dijital gösterge paneli ve 8 inç ekran başlangıçtan itibaren tüm modellerde standartken isteğe bağlı olarak 12.3 inç'lik ekran alınabiliyor.

3008 detaylar konusunda çağ atlamış denebilir.

1.6 lt dizel motor 3500 d/dak'da 120 bg güç üretirken 1750 d/dak'da 300 Nm tork sağlıyor. 185 km/s maksimum hıza ulaşan bu kombinasyon, 0-100 km/s hızlanmasını ise 11.6 sn'de tamamlıyor. Ortalama yakıt tüketimi ise 4.2 lt/100 km olarak açıklanıyor. 3008'in sürüşünde rahatsız edici çok fazla nokta bulunmuyor. Yol üzerindeki küçük engeller 3008 için sorun değil. Eğer biraz büyük bir kasisten geçerseniz bunu hissedebilirsiniz. Fakat Peugeot'un sürüş konusunda bir hayli ilerleme kaydettiğini söyleyebiliriz.

Yeni şanzıman bir çift kavramalı kadar hızlı vites değiştiremiyor ama özellikle küçültmeleri tam zamanında ve doğru bir şekilde yapıyor. Sarsıntısız çalışması da önemli bir detay. DOĞAN KABAK

TEKNİK ÖZELLİKLER

1560 cc, sıralı 4 silindir, dizel önden çekiş, 120 bg, 300 Nm
4.2 lt/100 km, 108 g/km
0-100 km/s 11.6 sn, 185 km/s
1390 kg

KARAR: Peugeot 3008, markası adına ileri doğru atılmış güçlü bir adım. Cesareti ve yenilikçiliğiyle övgüyü hak ediyor.

8 10

Türkiye'nin ilki

Kabinin genel tasarımı, verilmek istenen yenilikçi mesajı başarıyla iletiyor.

Toyota C-HR Hybrid
98.000 ₺

BİZCE: TOYOTA'NIN HİBRİT KONUSUNDAKİ İMAJINI DAHA DA İLERİYE TAŞIYABİLİR.

Toyota'nın Türkiye'deki yeri hep ayrı olmuştur. Dünyanın en çok satan otomobilleri listesinde yeri olan Corolla'nın 1994 yılında Türkiye'de Sabancı Holding ortaklığı ile üretilmeye başlandı. Sonrasında Verso da üretim hattına dahil edildi. Bugün ise karşımızda fütüristik çizgileriyle C-HR bulunuyor. Bu otomobil Türkiye'de üretilen ilk SUV olma özelliğinin yanında ilk hibrit otomobil de oldu.

Ön yüzü güncel Corolla'yı andıran ve Toyota'nın marka kimliğini yansıtan C-HR, şişkin çamurlukları, arkaya doğru alçalan tavan çizgisi ve gizlenmiş arka kapı kolları ile sportif bir havaya sahip. Üçgen formlu stoplar ve küçük arka cam da bu havayı destekliyor. Arka camın altında yer alan çıkıntı ise kanat görevi görüyor ve tasarıma da olumlu açıdan katkı sağlıyor.

Kabine geçtiğimizde ise özellikle arka koltuklarda klostrofobik bir hava mevcut. Diz mesafesi yeterli olsa da cam yüzeylerin dışardaki sportif tasarımı desteklemek için küçülmesi buna neden oluyor. Konsolun üstünde konumlandırılmış ekran düğme karmaşasına bir çözüm olmuş. Sürüş pozisyonuysa başarılı.

C-HR'ın kaputu altında 1.8 lt'lik benzinli atmosferik motor ile birlikte 53 kW güç üreten bir elektrik motoru bulunuyor. Benzinli motor 90 bg güç üretirken 3600 d/dak'da 142 Nm maksimum torka sahip. Elektrikli motorla benzinli motorun toplam gücü 122 bg olarak açıklanırken elektrikli motor tek başına 163 Nm tork üretiyor. Üretilen güç CVT şanzıman ile birlikte yere aktarılıyor. Elektrik desteği biraz fazla hissedilen direksiyon istekleri tekerleklere aktarmakta çok az da olsa gecikiyor. Yüksek yapı kendisini en çok virajlarda hissettiriyor. Viraj dışına doğru yatan gövde viraj konforunu düşüyor. Ama yine de iyi yol tutuyor. Test aracındaki 18 inç jantlar ve düşük profilli lastikler süspansiyonu biraz sertleştiriyor ama iyi göründüğü konusunda şüphe yok. C-HR, üç farklı motor seçeneği ile satışa sunuluyor. Hibrit test aracımızsa 98 bin TL'den başlayan etikete sahip. DOĞAN KABAK

TEKNİK ÖZELLİKLER

- 1798 cc, sıralı 4 silindir, önden çekiş, 122 bg (toplam), 163 Nm
- 3.8 lt/100 km, 86 g/km
- 0-100 km/s 11.0 sn, 170 km/s
- 1380 kg

KARAR: Hibrit sistemi anlamında yenilikçi değil ama tasarımı ve üretim amacı doğrultusunda geleceğe dönük bir model.

7/10

Asfalt treni

Porsche **Panamera 4S Diesel**
295.000 €

BİZCE: İLK ANDAN İTİBAREN BİR ŞEYLERİN KÖKÜNDEN DEĞİŞTİĞİNİ HİSSEDEBİLİYORSUNUZ.

Porsche 2009 yılında otomobilseverlerin karşısına bambaşka bir otomobille çıktı. Cayenne ile artık ikiden fazla kapısı olan, daha da önemlisi arazide gidebilen bir Porsche olabileceğine inanmıştık. Ekonomik olarak neredeyse bitmiş olan Porsche'yi kurtaran bu modele alışamamış olsak da 911'lerin Boxster'lerin hatrına kabullenmiştik. Evet sürüş kalitesi, cüssesinden beklenmeyecek kadar sportif olmasıyla gerçek bir Porsche gibi hissettirmemesine rağmen işimizi kolaylaştırmıştı. Peki ya süper lüks bir sedan? Bünyemiz bunu da kaldırabilir miydi? 2009 yılında Porsche en az Cayenne kadar radikal bir karar alarak, Panamera ile sahneye çıktı. Şekil olarak biraz daha Porsche gibi olan, yani şişkin çamurluklar, dik ön cam ve arka tampona kadar inen tavana sahip olan Panamera, dört kapısı ile karşımızda duruyordu. Ve Porsche için hava soğutmalı motordan su soğutmalı motora geçmek, ya da bir SUV'u satışa sunmak kadar devrimci bir karar olan Panamera pazara kendisini kabul ettirdi.

Bu kabin lüksün, hızın, teknolojinin ve konforun merkezi halini almış.

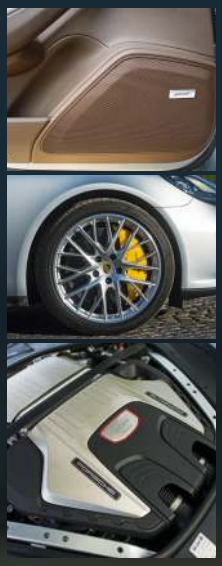
Aradan yıllar geçti, Panamera bir kez makyaj gördü. Şimdi ise yenilenerek yollara çıkıyor.

Porsche, Panamera'yı tepeden tırnağa yenilemiş. Otomobil yepyeni bir alüminyum şasiye sahip. Bu şasi sürüşü mükemmel denilebilecek bir noktaya taşıyor. Bahsettiğimiz otomobilin ağırlığının iki tonun üzerinde olması bile sportif bir sürüşe

sahip olduğu gerçeğini değiştirmiyor.

Panamera'nın yeni tasarımı artık 911'i daha fazla andırıyor. Tavanın, bagaj kapağı ile birleştiği noktanın yüksekliği 20 mm azaltılmasıyla bu yönde ilk adım atılmış. Stop grubunun tasarımı da yine aynı şekilde 911'e benzetilerek aradaki bağ güçlendirilmiş. Belki çok küçük ve hatta dikkat çekmeyen bir detay ise C sütunundaki cam. Yan cam yüzeylerinin genişleyerek 911 formuna kavuşmasını sağlayan bu detay, iki kardeş arasındaki görsel benzerliği kuvvetlendiriyor.

Panamera'nın içi ise bambaşka bir dünya. Klasik Porsche tasarımı teknoloji ile öylesine güzel harmanlanmış ki hayran olmamak elde değil. Ön konsoldaki büyük ekrandan otomobilin tüm özelliklerine ulaşabiliyorsunuz. Hatta hava menfezleri bile buradan kontrol ediliyor. Tek parça deri koltuklar ile kaliteyi sonuna kadar hissediyorsunuz. Direksiyon simidi ise nostaljik bir tasarıma sahip. İnce üç



Bu gördüğünüz ünite (üstte) 550 bg güç üretiyor.

kolun üzerine yerleştirilen ve 911'de de bulunan bir düğmeyle otomobilin sürüş programını belirleyebiliyorsunuz.

Kaputun altında şu anda seri olarak üretilen en güçlü dizel motor bulunuyor. 3500-5000 d/dak aralığında 422 bg güç üreten motorun esas kozu ise torku. 1000-3500 d/dak aralığında tam 850 Nm tork üreten bu motor ile birlikte Panamera için asfalt treni demek hiç de zor değil. Yeni sekiz ileri çift kavramalı otomatik şanzıman ile birlikte dört tekerleğe aktarılan güçle birlikte Panamera 4S Diesel, 0-100 km/s hızlanmasını 4.5 sn'de tamamlıyor. Bu hızlanma verisi, Turbo versiyondan yaklaşık 1.0 sn daha yavaş. Fabrika verilene göre ise 4s Dizel, 6.7 lt/100 km yakıt tüketiyor.

4S Diesel, virajlarda dengeli, hızlanması kesintisiz ve heyecan verici. Direksiyon ise siz ne derseniz onu yapıyor. Tüm bunlarda yeni şasinin de etkisi var. Frenler de böyle bir otomobile yakışır şekilde güçlü. Üç haneli hızlarda ilerlerken güvenle ve kısa bir mesafede durabiliyorsunuz. Aynı lansmanda kullandığımız Panamera Turbo ise şu an için model gamının Nirvana'sı olarak adlandırılabilir. 550 bg'lik V8'e sahip olan dört tekerlekten çekişli bu dev 0-100 km/s hızlanmasını 3.8 sn'de tamamlıyor. Sport Chrono paketiyle bu süre 0.2 sn daha kısalıyor.

Panamera, sportif ruhu ağır basan lüks bir sedan haline gelmiş. Fiyatı yüksek ama her bir kuruşunu hak ediyor. DOĞAN KABAK

TEKNİK ÖZELLİKLER

- 3956 cc, V8, dizel, dört tekerlekten çekiş, 422 bg, 850 Nm
- 6.8 lt/100 km, 178 g/km
- 0-100 km/s 4.5 sn, 285 km/s
- 2125 kg

KARAR: Panamera, hem üzerinde taşıdığı logo hem de otomotiv sektörü için standartları yukarı çekebilecek kadar güçlü.

8/10

Modern dokunuş

Hyundai **Elantra 1.6 CRDi DCT**

95.000 ₺

BİZCE: YENİ BİR PLATFORM ÜZERİNE İNŞA EDİLEN EDİLEN ELANTRA, HYUNDAI'NİN YENİ NESİL MOTORU İLE OLDUKÇA İDDİALI.

Hyundai Elantra, ilk olarak 1995 yılında karşımıza çıktı. C segmentinde bulunan ve ilk üretildiği tarihten bu zamana kadar emin adımlarla ilerleyen otomobil, beşinci nesil ile 10 milyonluk satış rakamını geçmeyi başardı. Markanın dünya genelinde en çok bilenen modeli olan Elantra'ya şimdi yakından bakalım.

Dinamik ve modern bir görünüm kazanan Elantra, Hyundai'nin spor sedanlara bakış açısını ortaya koyuyor. Öne doğru eğimli karakteristik ızgarası aracı geniş gösterirken, geriye doğru uzanan mercekli farları ve aynı şekilde çekik bir gözü andıran LED stoplarıyla da yeni Elantra son derece modern ve sportif bir duruş sergiliyor. Otomobilin arka tamponu, tümleşik bir kanat hissi veren, yukarı doğru yükselen bagaj kapağı ve gövdeye doğru uzanan yeni tasarım LED arka stoplar otomobilin dinamik ve modern hatları ile bütünleşiyor.

Kabinin ön tarafı, günümüzde ihtiyaç duyulacak donanımlara sahip.

Yeni bir platform üzerine inşa edilan Elantra, güçlendirilmiş B sütunlarına ve kapı içlerinden çift darbe kirişlerine sahip. Yapılan bu değişikler sayesinde dayanıklılığı arttırılan otomobil, daha fazla güven hissi veriyor.

Yeni Elantra'nın kabininde sade ve modern bir tasarıma yer verilmiş. Sürücü odaklı tasarlanan kokpitte, göstergeler okunaklı ve kontroller kolay bir kullanıma sahip. Geniş ve ferah bir iç mekâna sahip olan Elantra'da 458 litrelik büyük bir bagaj

hacmi bulunuyor. Ayrıca dijital klima, 7 inç dokunmatik LCD ekranlı multimedya ve navigasyon, USB/AUX/iPod bağlantılı müzik sistemi gibi donanımlar da konforu artıran detaylar olarak öne çıkıyor.

Kapsamlı aktif ve pasif güvenlik donanımlarının bulunduğu otomobilde, araç stabilize yönetimi (VSM) ve elektronik stabilite kontrol (ESC) programları eş zamanlı olarak çalışıyor. Bu sayede olası bir çekiş veya kontrol kaybında araç sürücüye hiç zaman kaybetmeden yardım ederek kontrolü sağlıyor. Elbette bu, şaşırtıcı bir durum değil ama dikkat çekici olan nokta, otomobilin direksiyonu aracılığıyla kurduğu iletişim. Direksiyon yüksek hızlarda olabildiğince hisli ve çabuk davranıyor. Süspansiyon da yoldaki kusurları sönümlerken kabine çok fazla ses yansıtmıyor ve virajlarda otomobilin gövdesini kontrol etmede zorlanmıyor. İşte bu nedenle elektronik kontrol sistemleri devreye girmeden çok önce, otomobilin neler yapacağını kestirmek mümkün.

Yukarı doğru eğimli bagaj kapağı, genel profile sportiflik katıyor.

Elantra'da kullanılan yeni nesil 1.6 litrelik dizel motor, 136 bg güç ve 300 Nm tork üretiyor. Bu motoraysa test aracımızda 7 ileri DCT şanzıman eşlik ediyordu. Hyundai'nin Accent Blue, i30 ve Tucson modellerinde de kullandığı 7 ileri çift kavramalı otomatik şanzıman, yeni Elantra'da konfor ve yakıt ekonomisi özellikleriyle öne çıkıyor. Çift kavrama teknoloji sayesinde düşük devirlerde sarsıntısız geçişler yapan şanzıman, sport moduna alındığında da üst devirlerde akıcılığını sürdürüyor.

Hyundai, tüm pazarlarda etkili rol oynamak ve sedan segmentindeki payını artırmak için Elantra'ya fazlasıyla güveniyor. Elantra modeli için ülkemizde "7 Yıl Garanti" sunan firma, 2 yıl/60.000 km yasal garantiye ilave olarak araç satışından itibaren 3 yıl/sınırsız km, 5 yıl/100.000 km veya 7 yıl/80.000 km gibi farklı garanti seçeneklerini de müşterinin tercihine bırakıyor.

İki farklı motor seçeneğinin bulunduğu Elantra'yı isterseniz 136 bg'lik 1.6 litre common rail dizel (CRDI) motorlarla istersenizde 127 bg'lik 1.6 litre çok noktadan enjeksiyonlu (MPI) benzinli motorla satın alabilirsiniz. Benzinli motora ve manuel şanzımana sahip versiyonu 63.000 TL'den, dizel motorlu ve manuel şanzımanlı Elantra türeviniyse 85.000 TL'den başlayan fiyatlar ile satın almak mümkün.

TOLGA ÇOLAK

TEKNİK ÖZELLİKLER

- 1582 cc, sıralı 4 silindir, benzinli önden çekiş, 136 bg, 300 Nm
- 4.1 lt/100 km, 109 g/km
- 0-100 km/s 11 sn, 200 km/s
- 1420 kg

KARAR: Elantra iyi bir aile otomobili olmasının yanında tasarımı ve performansı ile dikkat çeken bir araç.

8/10

Küçük dev hacim

Makyaj operasyonu dahilinde orta konsolda daha büyük bir ekran kullanılmış.

Seat **Leon 1.0 TSI Ecomotive**
Şubat 2017'de yollarda.

BİZCE: GÖRSEL ANLAMDA CİDDİ BİR DEĞİŞİM OLMASA DA, 1.0 LT'LİK MOTOR ŞAŞIRTICI.

Seat her ne kadar 2016'yı Ateca yılı olarak ilan etse de seneyi Leon'a eklenen yeni motor ile kapatıyor. Operasyon beraberinde küçük kozmetik değişiklikler de getiriyor. Ön ızgaranın biraz daha büyüdüğü makyajlı Leon'da tamponlarda da küçük değişiklikler bulunuyor.

Makyajlanan Leon'da ön konsolda büyüyen ekran ilk göze çarpan detay. Eski nesilde ekranın çevresinden bulunan düğmeler kaldırılmış ve bu landa ekrana dahil edilmiş. Ayrıca Leon artık opsiyonel de olsa kablosuz şarj imkânı sunuyor. Kabinde kullanılan malzeme kalitesi ise yeterli seviyede. Oturma pozisyonu ise otomobilin tasarımına yakışır şekilde alçak ve koltuklar sürücüyü sarıyor.

Motor gamında artık 1.0 lt'lik turbo beslemeli bir seçenek bulunuyor. Ecomotive serisi altında satışa sunulan bu motor 5000-5500 d/dak aralığında 115 bg güç ve 2000 – 3500 d/dak aralığında 200 Nm tork üretiyor.

Fabrika verilerine göre Leon altı ileri manuael şanzıman kombinasyonuyla ortalama 4.3 lt/100 km yakıt harcıyor. Aracın ortalama emisyon değeri ise km başına 99 gr.

Leon aynı alt yapıyı kullandığı Golf ile karşılaştırıldığında İspanyol tarafının da etkisiyle biraz daha dinamik hissettiren bir otomobil. 1.0 lt'lik motor ile de bu değişmiyor. Alt devirlerden itibaren istekli olan motor sürücüsüne hiç de küçük hacimli bir otomobil kullanıyormuş etkisi uyandırmıyor. Başarılı platformunun etkisiyle virajlarda canlı davranan Leon, direksiyon hissi ile de sürücüsüne zevk veriyor.

Üç silindirli motorların kendine has sesi Leon'da da kendisini hissettiriyor. Bu ses, rahatsız edici olmaktan çok uzak. Şanzıman oranları biraz uzun olsa da ara hızlanmalarda oldukça başarılı. Yine de sollamalarda vites düşürmeye hazırlıklı olmak gerekiyor.

Seat Leon yeni motoru ile birlikte 1.4 TSI seçeneğine sağlam bir rakip olarak geliyor. Aynı sınıfta Ford Focus ile rekabet edecek olan Leon, markanın her zaman geçerli olan uygun fiyat politikası ile de başarıya çok yakın.

ONUR ARSEVEN

TEKNİK ÖZELLİKLER

- 999 cc, sıralı 3 silindir, benzinli, önden çekiş, 115 bg, 200 Nm
- 4.3 lt/100 km, 99 g/km
- 0-100 km/s 9.8 sn, 198 km/s
- 1161 kg

KARAR: Motorunun hacmine ve düşük yakıt tüketimine oranla sunduğu performansı gayek başarılı.

7/10

FOTOĞRAFLAR: EMİRHAN KARAMUK

KARŞILAŞTIRMA

Mini Clubman ve Infiniti Q30

BİZCE: GELENEKSEL ALMAN MODELLERİNİN DIŞINDA ŞEYLER DE VAR.

Özellikleri biraz garip mi?	Mini, Cooper S versiyonuyla yani benzinli bir motorla geldi. Ancak bu versiyon aynı zamanda All4; yani Countryman dışında dört tekerlekten çekişli tek Mini. Bu da onu A3 quattro rakibi yapar.	**Infiniti de dört tekerlekten çekişli ve 2.0 lt'lik benzinli motora sahip. 7 ileri DCT şanzıman da standart. Aktarma sistemi olarak Mercedes A-Sınıfı'nın platformunu kullanıyor. Mini'den pahalı.**
Mega hatchback gibi hissettiriyor mu?	Bu versiyon, 3 kapılı Cooper S'ten daha güçlü değil ama ondan daha ağır. Performansı makul ve bütün problemleri ruhsuz bir çekiş ve yol tutuş. Direksiyonu da hissiz ama çok hızlı. Bir Mini için hantal Q30'un karşısında çok hızlı.	**Infiniti'nin direksiyonu lastik gibi, hissiz ve motoru da cansız. Ancak sürüşü Mini'ninkine oranla sizi daha iyi sarıyor. Q30 daha büyük bir otomobil gibi ilerliyor ve otoyollarda çok konforlu ancak rüzgâr ve yol gürültüsü rafineliği baltalıyor.**
Görünümleriyle alternatif olabilirler mi?	Bir hatchback'e oranla hantal ve Clubman'in kendine özel "eğlenceli" karakteri, böyle bir aile hatchback'ine uygun değil gibi görünüyor.	**Infiniti'nin yeni tasarım dili içbükey ve dışbükey yüzeyleri bir araya getiriyor. Sade bir görünümü var ve en azından Mini'ye oranla daha olgun.**
Pratikte aile hatchback'leri gibi mi?	Mini, başarılı ergonomiklere sahip. Clubman'in yeni nesli arka koltuklardaki alan konusunda sınıfında rekabetçi. Bagajı da geniş. Ancak iki parçalı bagaj kapağı kullanışsız ve arka görüşü kısıtlıyor.	**Kabin yeterli genişlikte ve kalitesi Mini'ninkinden iyi. Vites kolu ve göstergeler, Japon- Alman tarzının garip bir karışımı ve kullanışlı. Koltukları kadar yüksek. Mini'ninkiler daha alçak ve sportif.**

Mini Clubman

Fiyatı henüz belli değil

7 / 10

1998 cc, 4 silindir, AWD, 195 bg, 300 Nm

6.9 lt/100 km, 159 g/km

0-100 km/s 7.0 sn, 227 km/s

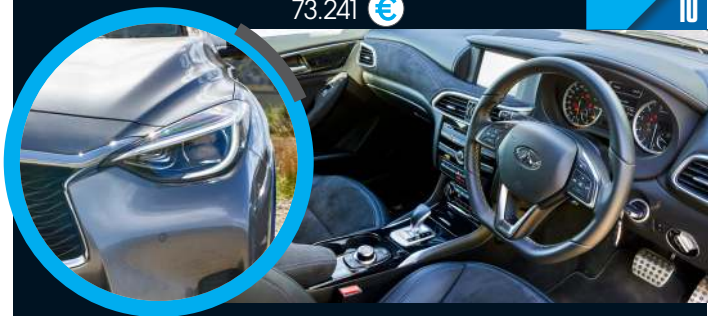
1525 kg

KARAR: Mini'nin tasarımı, büyük bir otomobilde hayat buluyor.

Infiniti Q30

73.241 €

5 / 10



1997 cc, 4 silindirli, turbo, benzinli, AWD, 211 bg, 350 Nm

6.1 lt/100 km, 143 g/km

0-100 km/s 7.2 sn, 233 km/s

1488 kg

KARAR: Mercedes kardeşine oranla daha başarılı ama daha fazlası değil.

YAZI VE FOTOĞRAFLAR: PAUL HORRELL

Donanım işi

Renault **Clio GT Line 1.2 EDC**

69.800 ₺

NOT: GT LINE DONANIMI MODELE KAZANDIRDIĞI SPORTİF HAVA VE DAHA İYİ GÖRÜNÜMLE, CLIO İÇİN LEZZETLİ BİR DOKUNUŞ.

GT Line donanımının kabinde meydana getirdiği en büyük fark, koltuklarda kendini gösteriyor.

Renault'un küçük sınıf hatchback otomobili Clio, GT Line donanımı ile karşımıza çıkıyor. Küçük bir otomobildeki beklentilerimizi karşılayabilen model, sahip olduğu bu donanım ile biraz daha fazlasını sunabiliyor. Standart Clio'dan farklı olarak, ön ve arka tamponu GT Line donanımı ile gelen detaylar arasında yer alıyor. Arka bagaj kapağında yazan GT Line yazısı ve oval egzoz ise ilk bakışta herkesin fark edebildiği ayrıntılar arasında dikkat çekiyor.

Clio GT Line'a güç veren 1.2 litrelik benzinli motor, 120 bg güç üretiyor. 6 ileri çift kavramalı EDC şanzımanla uyumu şekilde çalışan motor, maksimum gücünü 4900 d/dak'ta, maksimum torkunu ise 2000 d/dak'ta üretiyor. Fabrika verilerine yakın bir tüketim verisi elde ettiğimiz otomobil ile şehir içinde 7.0-7.5 lt/100 km ortalama ile seyahat edebilirsiniz.

Otomobilin süspansiyonlarının karakterini beğendik. Üzerinde bulunan 17 inç'lik alüminyum jantlara rağmen süspansiyon yoldaki küçük kusurları sönümlemeyi başarıyor ancak konu engellerin ses olarak kabine yansıması olduğundaysa kardeşleriyle aynı performansı sergilemekte zorlanıyor ama bu, ciddi bir sorun değil.

Kabin kısmında ise sportif otomobillerde sıklıkla karşılaştığımız sıkı yanal destekli koltuklar bulunuyor. Oturduğunuz zaman sizi tamamen saran bu destekler, kabini farklı bir havaya sokabiliyor. Tabi burada aracın 1.2 litrelik benzinli bir motora sahip olduğunu unutmamak gerekiyor. Otomobilin kokpiti sade bir tasarıma sahip. Hemen orta kısıma yerleştirilen multimedya sistemi günümüz bağlantı ihtiyaçlarını karşılayabiliyor. Test ettiğimiz araçta bulunan ve ekstra donanım olarak satılan R-Link sayesinde farklı otomobillerin motor sesini hoparlörlere verebiliyor. Bu özellikle her ne kadar yapay bir motor sesi elde edilsede eminiz bundan hoşlanacak insalar vardır.

Ülkemizde GT Line donanımı 1.2 litrelik ve 1.5 litrelik motor seçenekleri ile satın alınabiliyor. Her iki motor seçeneğini de manuel ve otomatik şanzıman konfigürasyonları ile sunan Clio'da,bu donanım için ödenen miktar çok da mantıksız değil. TOLGA ÇOLAK

TEKNİK ÖZELLİKLER

- 1197 cc, sıralı 4 silindir, benzinli önden çekiş, 120 bg, 190 Nm
- 5.2 lt/100 km, 120 g/km
- 0-100 km/s 9.4 sn, 19 km/s
- 1322 kg

KARAR: Öncelikleri arasında farklı ve sportif bir görünüm olanların tercih etmesi mantıklı bir versiyon. Sürüşü de iyi.

8/10

FOTOĞRAFLAR: EMİRHAN KARAMUK

O artık SLC

Mercedes **SLC 180**
216.900 ₺

BİZCE: GÖRÜNÜMÜ KADAR İYİ BİR SÜRÜŞ SERGİLEMESİNİ İSTERDİK.

Tasarım anlamında etkileyici ama uzun boylular için dar.

Alman otomobil üreticisi Mercedes, modellerini daha net sınıflandırabilmek için isimlendirme politikasında yeniliğe gitti. Eski adı ile hemen hemen herkesin tanıdığı SLK, artık pazardaki yerini SLC olarak alıyor. Mercedes SLC iki kişilik cabrio bir otomobil olmasından dolayı, tasarım ve performansı konuları ön plana çıkıyor. SLC, cabrio bir otomobilin avantajlarını ve dezavantajlarını beraberinde getiriyor. Yine de performans ve konfor bakımından zayıflıkları olsada, tarzı ile bu açıklarını kapatmayı başarıyor.

SLC'nin koltuğunda dar bir alan sizi karşılıyor. Spor otomobillerden alışık olduğumuz sürücüyü saran kabin durumu, burada biraz daha farklı bir boyutta. Özellikle uzun boylular için pek uygun olmayan SLC'nin içerisinde şahsen tavanı açana kadar pek rahat edemedim. İç mekanda rahat edebilmek için tavanı açtığınızda saçlarınız bir miktar uçuşabiliyor. Fakat otomobilin aerodinamik yapısı sayesinde tavan açıkken kabinde fırtınalar kopmuyor.

Performans olarak SLC 180 modelinde 4 silindirli 1.6 litrelik benzinli bir motor bulunuyor. Sahip olduğu 155 bg'lik gücünü 5300 d/dak'ta, 250 Nm maksimum torkunu 1200-4000 d/dak aralığında üreten bu motor 9 ileri G-tronic otomatik şanzıman ile beraber tahmin edebileceğiniz üzere çekişi arka tekerleklere iletiyor. 9 ileri şanzıman, yakıt tasarrufu anlamında yardımcınız oluyor (gerçi böyle bir otomobile sahipseniz yakıt tüketimi ilgi alanınıza girmeyecektir). Mercedes SLC arkadan itişli bir otomobil olmasına rağmen sahip olduğu elektronik kontrol yüzünden hevesinizi kırabiliyor çünkü ESP ne olursa olsun tamamen devre dışı bırakılamıyor. Gelelim sürüş konforuna; Mercedes SLC'de kullanılan adaptif süspansiyonlar sürüş modunuza göre değişim gösterebiliyor. Özellikle comfort ve eco modlarında oldukça yumuşak olan direksiyon sürüş hissiyatını bir hayli baltalıyor. Fakat sport veya sport+ modlarına aldığınız zaman süspansiyonla beraber sertleşen direksiyon biraz daha karakteristik bir yapıya bürünebiliyor. Sözün özü, SLC 180'de sürüş zevki anlamında ciddi bir şeyler yok ama tarzı anlamında isteğinizi verebilir.

TOLGA ÇOLAK

SLC'yi sevdirecek noktalar, küçük detaylarda gizli.

TEKNİK ÖZELLİKLER

- 1595 cc, sıralı 4 silindir, benzinli arkadan itişli, 155 bg, 250 Nm
- 6.1 lt/100 km, 139 g/km
- 0-100 km/s 8.1 sn, 223 km/s
- 1460 kg

KARAR: İyi göründüğü konusunda herhangi bir şüpheye yer yok. Şüpheli olan kısım, sürüşündeki eğlence faktörü.

6 10

Japon havası

Honda **Civic**
81.000 ₺

BİZCE: YENİLENEN CIVIC SEDAN, ARTIK DAHA BÜYÜK VE DAHA SPORTİF

Geleneksel Japon atmosferini seviyorsanız, burası size uygun.

Honda'nın ülkemizde de oldukça sevilen modeli Civic sedan yenilendi. Yenilenen tasarımı ile sportif bir görünüm kazanan otomobil, geniş ailelerin ihtiyaçlarını karşılayabiliyor. Dış tasarımı tamamen değişen Civic'in, özellikle Amerika'daki modellerinde görmeye alıştığımız tamponda yer alan sinyaller artık ülkemizdeki versiyonunda da yer alıyor. Bir önceki tasarımdan farklı olarak kaput artık aşağıya doğru bir eğim yerine ileriye doğru uzayan bir yapıya sahip. Otomobilin yan tarafındaki çizgi ile birleşen C formundaki stop lambaları tasarımdaki bütünlüğü öne çıkartıyor.

Kabinde Honda'larda görmeye alıştığımız sürücü odaklı bir kokpit bizi karşılıyor. Yenilenmiş direksiyon ve orta konsolun bulunduğu araçta artık bir çok ayarı dokunarak yapabiliyoruz. Bir önceki modele göre boyutları büyüyen Civic'in bu farkı iç mekanda rahatlıkla hissediliyor. Ferah bir iç mekân sunan araçta arka koltuktaki yolcular için geniş bir alan mevcut. Ayrıca konfor bakımından ses yalıtımında da çeşitli iyileştirilmelerin yapıldığı otomobilde artık motor, yol ve rüzgar gibi sesler kabin içine daha az yansıyor.

Kaputun altında 1.6 litrelik 4 silindirli SOHC i-VTEC motor bizi karşılıyor. 6500 d/dak'ta 125 beygir güç ve 4300 d/dak'ta 152 Nm tork üreten motor, CVT şanzıman ile oldukça uyumlu çalışıyor. CVT

Motor işini iyi yapıyor ama CVT ona destek olmuyor.

şanzımanın sağladığı avantaj ile vites geçişlerini adeta tek oranlı bir şanzımanmış gibi hissettirmeden arttıran otomobil, ani gaz tepkilerine biraz fazla sakin ve yavaş tepki veriyor. Otomobilin performansından çalıyor gibi hissettiren şanzıman, özellikle araç sollarken biraz sabırlı olmayı gerektiriyor. Yakıt tüketimi konusunda fabrika verilerine yakın bir değer sunuyor ama bu o kadar da iyi bir durum değil çünkü otomobilin şehir içi tüketim verisi zaten 9.2 lt/100 km. Bu noktada yorumu size bırakıyoruz.

Civic Sedan'da 519 litrelik bir bagaj bulunuyor ki, bu rakam, daha üst sınıf modelleri bile şaşırtabilecek bir seviyede. Rakiplerinden baha büyük motor ve bagaj hacmine sahip olan yeni Civic Sedan, başlangıç fiyatı ile C segmentinde yer alan diğer modeller için güçlü bir rakip olmayı başarıyor.

TOLGA ÇOLAK

TEKNİK ÖZELLİKLER

- 1597 cc, sıralı 4 silindir, benzinli önden çekiş, 125 bg, 152 Nm
- 6.7 lt/100 km, 153 g/km
- 0-100 km/s 11.6 sn, 196 km/s
- 1322 kg

KARAR: Yeni tasarımı ile şık bir görünüm kazanan otomobil, küçük bir ailenin ihtiyaçlarını karşılamaya yetiyor.

7/10

X'in 1.4 hali

Opel **Mokka X 1.4 Turbo**
105.450 ₺

BİZCE: MOTORUNUN PERFORMANSI İLK ANDA TATMİN EDİCİ. SONRASINDAYSA...

Opel'in kısa bir süre önce tanıttığı yeni modeli Mokka X, bu sayımızda benzinli motoruyla kendine yer buluyor. Daha önce yurt dışında deniyimleme fırsatı bulduğumuz otomobili bir de Türkiye şartlarında inceledik. Şimdi ufak hatırlatmalar; tasarım olarak Astra'nın izlerini taşıyan Mokka X, markanın güncel tasarım çizgisini devam ettiriyor. Otomobilin ön tarafına baktığımızda geniş ızgara, LED gündüz farları ve köşeli sis lambaları dikkat çeken ayrıntılar arasında yer alıyor. Arka tarafında ise stop lambaları ve aracın egzozu göze çarpıyor.

Mokka X'in derinliklerine indiğimiz zaman kaputunun altında bizi 1.4 litrelik benzinli turbo bir motorun karşıladığını görüyoruz. 152 bg güç üretebilen bu motora test aracımızda 6 ileri otomatik şanzıman eşlik ediyor ve bu motor yine 6 ileri manuel bir şanzıman ile satın alınabiliyor. 245 Nm torkunu 2000-4000 d/dak aralığında üreten motoru daha öncesinde ufak değişikliklerle farklı Opel modellerinde görmüştük. Mokka X otomatik şanzıman ile şehir içerisinde 7.9 lt/100 km fabrika tüketim verisine sahip. Bu veriye ulaşmak kolay görünmüyor ama imkânsız değil.

Mokka X'in sürüş anlamında beklentilerin altında bir performans sergilediği söylenebilir. Mokka X'in 1.4 litrelik benzinli motoru güçlü olmasına rağmen bazen ara hızlanmalarda hantal hissettirebiliyor. Konfor kısmındaysa otomobilin süspansiyonları bizi etkilemeyi başardı. Oldukça sessiz ve verimli çalışan süspansiyonlarla akıllı 4x4 özelliğinin birleşimi sürüş sırasında güven hissini destekliyor.

Sunduğu geniş ayar seçeneğiyle Mokka X'te ideal sürüş pozisyonunu bulmak kolay.

Sürücü odaklı bir kokpite yer verilen Mokka X'de sürüş güvenliği ile ilgili bir çok kontrole hızlı bir şekilde erişebiliyorsunuz. Aracın arka tarafında ise tavan, sunroof mekanizması nedeniyle biraz alçalıyor. Uzun boylulara dahi, arkada yeterli diz mesafesi sunuluyor ancak Mokka X ne yazık ki baş mesafesi konusunda bu kadar çömert davranamıyor.

TOLGA ÇOLAK

TEKNİK ÖZELLİKLER

- 1399 cc, sıralı 4 silindir, benzinli 4 tekerlekten çekiş, 152 bg, 245 Nm
- 6.5 lt/100 km, 150 g/km
- 0-100 km/s 9.7 sn, 193 km/s
- 1355 kg

KARAR: Mokka X gamında, dizellerin karşısında rahatlıkla durabilecek bir kombinasyona sahip.

7/10

FOTOĞRAFLAR: EMİRHAN KARAMUK

Dizelin rahatlığı

HR-V'nin kabini, multimedya girişlerinin yeri dışında ergonomik olarak sorunsuz.

Honda **HR-V 1.6 Dizel**
105.250 ₺

BİZCE: DİZEL MOTOR VE MANUEL ŞANZIMAN BİRLİKTELİĞİ HR-V'DE İYİ BİR İŞ ÇIKARIYOR.

Honda HR-V'nin tarihinden kısaca bahsedecek olursak otomobilin ilk olarak 1999-2007 yıllarında üretildiğini hatırlıyoruz. 2007 yılından beri üretimine ara verilen HR-V tamamen yenilenen tasarımı ve donanımı ile karşımıza çıkıyor. Rakiplerinden daha kaslı bir tasarıma sahip olan HR-V'nin C sütununa gizlenen kapı açma kolları, otomobile sportif bir görünüm kazandırıyor.

Honda HR-V'nin koltuğuna oturduğunuzda, bizi tanıdık bir manzara karşılıyor. Makyaj öncesi Civic HB ile birebir olan kokpit tasarımı, bütün Honda modellerinde olduğu gibi sürücü odaklı bir yapıya sahip. Nispeten sade tasarımlı orta konsolda belki de tek eksik olarak multimedya girişlerinin konumlandırılması gösterilebilir. Orta konsolun alt tarafına yerleştirilen USB, 12 volt ve HDMI girişlerine ulaşmak için biraz çaba harcamamız gerekti. Çocuklu bir ailenin rahatlıkla seyahat edebileceği otomobil, rakiplerinden çok az bir farkla da olsa daha büyük bir bagaj hacmi sunuyor. 393 litrelik düz yükleme eşiğine sahip olan bağaja ortalama 4 adet orta büyüklükte bavulu rahat bir şekilde sığdırabiliyorsunuz.

Konfor bakımından 100-110 km/s hıza kadar otomobil yol ve rüzgâr gürültüsünü çok fazla hissettirmiyor. Fakat yasal hız limitlerine yaklaştığınızda yol ve rüzgâr gürültüsünde bir miktar artış oluyor ama bu artış, kesinlikle rahatsız edici değil ve hatta genel gürültü seviyesinin başarılı olduğu söylenebilir. Otomobilde kullanılan süspansiyon 16 inç jantlarla uyum sağlıyor ve yoldaki kusurları makul seviyede sönümleyebiliyor.

Honda HR-V'nin kalbinde 1.6 litrelik 4 silindirli bir motor bizi karşılıyor. 4.000 d/dak'ta 120 beygir güç ve 2.000 d/dak'ta 300 Nm tork üretebilen motor manuel şanzıman seçeneği ile satışa sunuluyor. Otomatik şanzıman şeçeneğinin sadece benzinli motorda bulunduğu HR-V'de, dizel motorun yalnızca manuel şanzımanla gelmesi bizce bir eksiklik değil. TOLGA ÇOLAK

TEKNİK ÖZELLİKLER

- 1597 cc, sıralı 4 silindir, dizel, önden çekiş, 120 bg, 300 Nm
- 4.0 lt/100 km, 104 g/km
- 0-100 km/s 10.1 sn, 192 km/s
- 1395 kg

KARAR: Manuel şanzıman konusunu kafanıza takmıyorsanız, dizel versiyonu sizin için uygun olacaktır.

7/10

FOTOĞRAFLAR: EMİRHAN KARAMUK

Asil kökler

Mercedes **G350d**

726.200 ₺

BİZCE: ŞEHİR İÇİNDE KULLANIMI KOLAY DEĞİL. ARAZİDEYSE DEVLEŞEBİLİR. PEKİ AMA HEDEFLEDİĞİ KİTLE İÇİNDE KAÇ KİŞİ ARAZİYE GİRMEYİ TERCİH EDER?

Mercedes G Sınıfı'nın kabini, köşeli tasarımıyla otomobilin genel karakterini net şekilde yansıtıyor.

Üretildiği ilk günden beri (1979) tasarım hatlarını koruyan Mercedes G Sınıfı bu sayımızda konuğumuz oldu. Geçmişten günümüze kadar ufak makyajlar ile gelen otomobilde modern detaylar hemen fark ediliyor.

Mercedes-Benz G350d'nin dış tasarımına bakacak olursak önceki nesillerden farklı olarak LED aydınlatma teknolojisine yer verildiğini görüyoruz. Gece sürüşlerinde yolu daha iyi aydınlatabilen bu farların halojen lambalardan daha iyi olduğu bir gerçek.

İç mekan yaşam alanında da geçmişten gelen detaylar hemen dikkatimizi çekiyor.

Özellikle elektrikli koltukların ayar düğmeleri geçmişe olan bağın en net göstergelerinden bir tanesi. Kullandığımız AMG paketinde bulunan maun iç kaplamalar ile G350d'nin kırsal kullanım odaklı tasarımını öne çıkartmış.

2.600 kg gibi devasa sayılabilecek bir ağırlığa sahip olan otomobil, gücünü 3.0 litrelik dizel V6 motordan alıyor. 3600 d/dak'ta 240 bg güç ve 1600 – 2400 d/dak'ta 600 Nm tork üretebilen bu motor, gaz pedalına bastığınızda sahip olduğu yüksek tork ile gücünü açıkça hissettiriyor. Tabi bir de hızlanmanın yavaşlama tarafı var. İşte burada G350d'nin gerçek ağırlığını anlıyorsunuz. Fren pedalına bastığınız anda gövde öne doğru yığılsa da, güvenli bir şekilde durmakta sorun yaşadığınız söylenemez.

9 ileri G-tronic şanzımanın ve yüzde 100 kilitli bir diferansiyel sisteminin bulunduğu otomobilde, arazinin şartlarına göre ön, arka veya orta diferansiyel kilidini ayrı ayrı kontrol edebiliyorsunuz. Tabi kilitli diferansiyelin getirdiği artılarla beraber bazı eksi yanları da var. Aracın dönüş çapı, ciddi oranda düşük.

Bu aracı almak isteyenlerin özel nedenleri olmalı. Tasarımı ve performansı her ne kadar etkileyici olsada konfor anlamında modern SUV standartlarında olduğu söylenemez. Neredeyse 90 derecelik dik bir açı ile konumlandırılan ön camdan gelen rüzgar sesi ve arazinin zorlu şartlarına dayanabilmesi için otomobile konulan süspansiyon, şehir içerisinde pek tatmin edemese de, onunla birlikte asfalttan çıkıp bozuk yollara girmeye başladığınızda eğlencenin boyutunu farklı yerlere getirebiliyor.

TOLGA ÇOLAK

TEKNİK ÖZELLİKLER

- 2987 cc, V6, dizel, dört tekerlekten çekiş, 240 bg, 600 Nm
- 9.9 lt/100 km, 261 g/km
- 0-100 km/s 8.8 sn, 192 km/s
- 2612 kg

KARAR: Modern bir SUV istiyorsanız uzak durun. Gerçek bir arazi aracı karakteri istiyorsanız bir göz atın.

7 10

FOTOĞRAFLAR: EMİRHAN KARAMUK

Küçük kardeş

Seat Ibiza 1.0 ecoTSI DSG
56.900 ₺

BİZCE: MOTORUNUN HACMİ SİZİ YANILTMASIN. O, KARDEŞLERİNİN GERİSİNDE KALMIYOR.

Seat'ın B segmentinde yer alan modeli ibiza1.0 lt'lik versiyonuyla aslında önemli sayılabilecek bir adım atıyor.

Tasarım olarak ufak bir makyaj geçiren Ibiza, önceki nesilden daha keskin hatlara sahip. Yeni nesil LED farlar ve arka lambaları aracın tasarım bütünlüğünü destekleyen türden. İç mekânda da önceki nesile göre yenilikler ile gelen Ibiza, günümüzün ihtiyaçlarını karşılayabiliyor. Özellikle sahip olduğu yeni nesil multimedya sistemi, öncekine nazaran artık AUX, Bluetooth, USB ve Apple Car Play gibi bağlantı seçeneklerini sunabiliyor.

5 kapılı karoser ile bize konuk olan Ibiza, kabinde standartları karşılayabiliyor. Kompakt sınıf bir otomobil olmasına rağmen arka tarafında yeterli baş ve diz mesafesinin bulunduğu otomobil ile dört kişi rahatlıkla seyahat edebiliyor.

Ibiza'nın kaputunu altına baktığımızda bizi 1.0 litrelik benzinli ecoTSI motor karşılıyor. 3 silindirli bu motor, 110 bg güç üretiyor. 7 ileri çift kavramalı DSG şanzımanla uyumlu bir şekilde çalışan motor, 2000-3500 d/dak aralığında 200 Nm tork üretebiliyor. Düşük hacimli ve 3 silindirli olmasına rağmen bu motor, DSG'nin sağlamış olduğu avantajla gaz pedalının tepkilerine seri bir şekilde cevap verebiliyor. Performans konusunda beklentilerimizi karşılayan bu motor (1.0 litrelik 3 silindirli olduğunu bir kez daha hatırlatalım) yakıt tüketimi anlamında da hayal kırıklığı yaşatmıyor. Şehir içinde ortalama 6.5 lt/100 km tüketim verisi elde ettik. Biraz daha dikkatli bir kullanım ile bu değer 6.0 lt/100 km civarına rahatlıkla çekilebilir.

Konfor konusuna geçecek olursak, 1.0 litrelik Ibiza, tahmin edeceğiniz üzere sürüş karakteri açısından diğer kardeşlerinden çok da farklı bir konfor sunmuyor. Sahip olduğu süspansiyonun ayarları, sınıfının ve versiyonunun ihtiyaçlarına uygun. Yoldaki küçük kusurları olgunlukla karşılayan Ibiza, şehir içi kullanımlarda sürücüsünü yormuyor ve yön değişimlerinde güven veren bir karakterle gövdesini kontrol etmeyi başarıyor. BORA ERİŞ

Direksiyon çapı, sürüş posizyonu ve donanımlarıyla sportif sürüş hissini destekliyor.

TEKNİK ÖZELLİKLER

- 999 cc, sıralı 3 silindir, benzinli önden çekiş, 110 bg, 200 Nm
- 4.4 lt/100 km, 102 g/km
- 0-100 km/s 9.3 sn, 197 km/s
- 1065 kg

KARAR: 3 silindirli 1.0 litrelik motor, 7 ileri DSG şanzıman ile iyi bir ikili. Kesinlikle sınıfında dikkate değer bir model.

8/10

FOTOĞRAFLAR: EMİRHAN KARAMUK

Sedan yeniden

Renault **Megane Sedan 1.5 EDC**
91.050 ₺

BİZCE: RENAULT MEGANE SEDAN'IN DÖNÜŞÜ MUHTEŞEM OLMASA DA, BAŞARILI.

Renault Megane'ın geçmişi 90'lı yılların ortasına kadar dayanıyor. Üretildiği ilk zamanlardan beri ülkemizde oldukça sevilen Megane, uzun bir aradan sonra yenilendi. Yenilenen tasarımı ile Talisman'ı andıran otomobilin ön tarafı, kardeşi Megane HB ile birebir aynı. Ön tarafında bulunan C formundaki farları yeni Megane'ın en çok dikkat çeken ayrıntılarından bir tanesi. Arka tarafında bulunan ve bagaj kapağının ortasındaki Renault logosuna kadar uzanan stop lambaları ise Talisman ile birebir aynı. Kısacası Megane Sedan, markanın yeni tasarım dilini başarılı şekilde üzerinde taşıyor.

Renault, Talisman'dan görmeye alıştığımız kokpit tasarımına Megane Sedan'da da yer vermiş. Genel olarak hoşumuza giden bu kokpit tasarımında her şeyin tek bir ekran üzerinden kontrol edilmesi, ilk etapta alışılması gereken bir sistem olduğu için kimi kullanıcıların hoşuna gitmeyebilir. İç mekandan bahsetmişken arka taraftaki yolcular için de geniş bir alan olduğunu belirtmemiz gerek. Sürücü koltuğundaki uzun boylu kullanıcı kendine rahat bir sürüş pozisyonu ayarladığında arka tarafta yeterli bir diz ve baş mesafesi bulunuyor.

Performans tarafında ise Renault'un bütün modellerinde görmeye alıştığımız 1.5 litrelik dizel motor bizleri karşılıyor. 110 bg güç üretebilen dCi motor 250 Nm tork açığa çıkarıyor. Test ettiğimiz versiyonda EDC şanzımanın bulunduğu araç şehir içi trafikte ortalama 5.2 lt/100 km'lik bir tüketim verisi sundu. Sağladığı düşük tüketim verileri ile popüler olan dCi motor, Megane Sedan kaputu altında da popülerliğinin hakkını vererek şehir içinde kullanıcılarını tutumluluk konusunda tatmin edecektir. Son olarak süspansiyonlarından da bahsedecek olursak, Megane Sedan'da tercih edilen süspansiyonlar yoldaki ufak kusurları sönümlemede başarılı. Yol ve rüzgâr gürültüsünü de makul ölçülerde yalıtabilen otomobil, sınıfındaki beklentileri karşılıyor.

Ülkemizde birçok farklı motor ve şanzıman kombinasyonuyla satışa sunulan otomobilin benzinli motora sahip versiyonu 63.600 TL, dizel motorlu versiyonuysa 79.950 TL'den başlayan fiyatlar ile satın alınabiliyor.

TOLGA ÇOLAK

Detaylarda ve mekanikte sadelik ön planda.

Ortadaki büyük ekran, ikincil kontrollerin çoğuna ev sahipliği yapıyor.

TEKNİK ÖZELLİKLER

- 1461 cc, sıralı 4 silindir, turbo dizel önden çekiş, 110 bg, 250 Nm
- 3.8 lt/100 km, 99 g/km
- 0-100 km/s 12.5 sn, 190 km/s
- 1395 kg

KARAR: İyi görünüyor, tutumlu, kabini kasvetli ama geniş. Sınıfının gerekliliklerini aşırıya kaçmadan sunabiliyor.

7/10

KY66 KZP
KU66 NKT
EN16 DZB

MODERN AİLE

21. yüzyılın aile otomobilleri yüksek, sağlam ve off-road araçları şeklinde. Peki ama Avrupa, Asya ve Amerika'dan hangisi çocukları en iyi şekilde okula götürüyor? Şimdi keşfetme zamanı.

YAZI: **OLLIE KEW** / FOTOĞRAFLAR: **MARK RICCIONI**

Bundan bir milyon yıl sonra arkeologlar, crossover'ların fosillerini bulduklarında 21. yüzyıl insanı hakkında doğru yorumlar yapacak. Bazılarıysa yanlış şekilde insanoğlunun bu dönemde yükselen deniz sularından kaçmak ve meydana gelen erozyon nedeniyle obez otomobiller kullandığını söyleyecek.

3000 yılındaki kısa komedyenler günümüzün insanının uzun boyu nedeniyle hatchback'lere sığamadığıyla ilgili espriler yapacak. 21. yüzyılın aileleri güvenlik hissine değer veriyor ve eski moda müzik sistemleri yerine dört tekerlekten çekiş sistemlerini ve kabindeki yüzlerce USB girişini arzuluyor. Çok az makine, modern bir yaşamı crossover'lar kadar iyi özetler ve büyün otomobil pazarında hiçbir sınıf bu kadar hızlı şekilde popülerlik kazanmadı.

Şimdiyse bu sınıf daha da büyüyecek çünkü Seat'ın patronları ceplerindeki parayı bu sınıf için harcamayı uygun gördü ve buna ek olarak VW'nin ikinci nesil Tiguan'da kullandığı tasarımı ve ekipmanları ödünç aldı. Sonuçta da ortaya, kendinden beklenen satış rakamları grafiği kadar dik yapılı bir bagaj kapağına sahip yakışıklı Ateca çıktı.

Sonrasında "Ciddi otomobiller üretme konusunda istekli" Kia'nın ortaya koyduğu Sportage var. Yeni Sportage, herkesin Qashqai gibi yüksek ve şişkin hatchback'leri arzuladığını kanıtlamak için burada. Tek ızgaralı yüzü, Kia'nın özel bir şeyler ortaya koyduğu konusunda çok az şey söylüyor peki ama bu bir problem mi? Bunu keşfedeceğiz.

Ford ise farklı düşünüyor. Ford, XXL hatchback'lerin o kadar da karizmatik olmadığını yansıtıyor. Kendi çok karizmatik olmayan hayatınızda boydan boya stop lambaları, metalik boyası ve devasa boyutlara ihtiyacınız olduğunu belirtiyor. Onu görenler de "Range Rover'lar ne zaman bronzlaştırıcı krem renginde satışa sunuldu?" diye düşünüyor.

Edge büyük bir otomobil. Ve evet, Kuga çok daha uygun olabilirdi ancak Edge, günümüzün yarışmacıları gibi beş koltuklu ve 2.0 lt dizel motor kullanıyor. Büyük kabine, birçok donanıma ve diğer ekipmanlara sahip modeller, otomobil dünyasında premium olarak adlandırılıyor. Garip olan konumlandırmaysa; tam donanımlı bir Tiguan mı, yoksa bir boy büyük bir otomobil mi alacağınız?

"Ben de bir tane istiyorum" dedirtecek kadar yakışıklı bir model. Ayrıca buradaki donanım paketiyle birlikte 4x4 sistemiyle ve 20 inç jantlarıyla tamamlanıyor. Ancak otomobilin kabinine geçip otomobilin 4X4 olmasıyla ilgili bir şeyler göremeyince, tasarımcının maskesi düşüyor.

Kia, iddialı bir kilitli diferansiyel düğmesi ve çekiş kontrolü kapatma fonksiyonu sunuyor. Diğer yandan çamurda son derece mutlu şekilde donut'lar çizebiliyor. VW ve Seat'ın ikisi de zemine, havaya ve sürücünün ruh haline göre çekişin ayarlanabildiği dairesel kontrollere sahip. Sürüş yüksekliği ayarlanamıyor veya diferansiyeller kilitlenemiyor ama çekiş kontrolü ve gaz tepkileri değiştirilebiliyor.

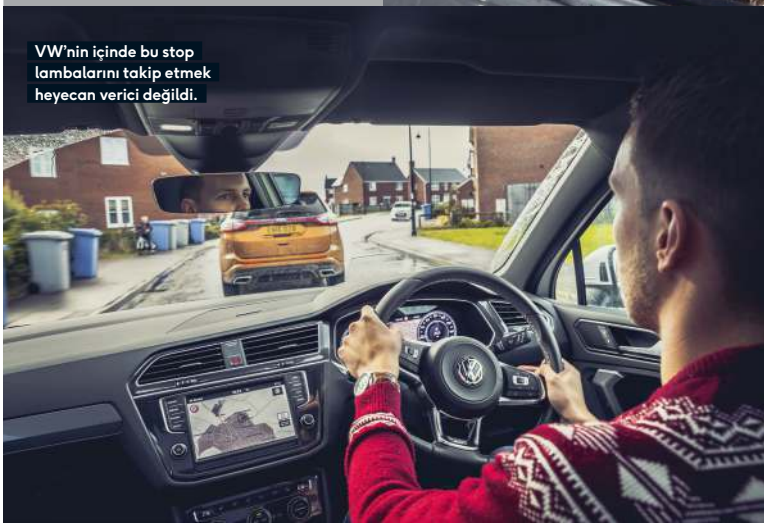
"Ford Edge'in arka kolkuklarındaki diz mesafesi Range Rover'ları bile utandırabilir..."

Peki ya Ford? Edge logosunun altında böyle şeyler yok. O sadece daha sağlam bir Mondeo. Kabininde de Ford'un son dönemde vazgeçip Sync 2 yerine Sync 3'ü getirdiği dokunmatik ekranı kullanıyor. Yarı dijital göstergeler sizi karşılamaya devam ediyor. Bu da kendinizi sanki bir A380'in kokpitinde piste inmeden hemen önce hangi göstergenin iniş takımlarının açık olup olmadığını ararken bulmanız gibi hissettiriyor.

Arka koltuklarına geçtiğinizdeyse Ford Edge nihayet kendini gösteriyor. Arka koltuklar saçma oranda geniş. Dürüst olmak gerekirse, buradaki diz mesafesi Range Rover'ları bile utandırabilir ama Ford, pratiklik konusundaki yeteneğini 602 lt'lik bagaj hacminin ortasına konumlandırdığı garip kapakla baltalıyor. Bu bagaja da arka koltukların ardındaki sonradan düşünülmüş gibi görünen pandizot eşlik ediyor. Ayrıca Edge, açık bagaj kapağının altında 180 cm boyundaki birinin eğilmeden duramadığı tek otomobil.

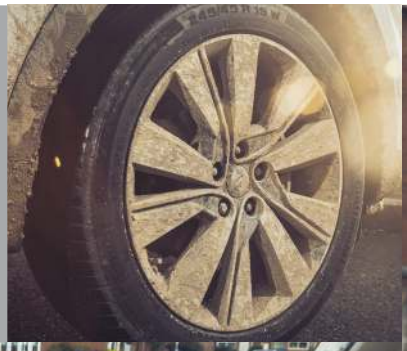
Yakınlarda bir Tiguan'ın olması, VW'nin

Tiguan, yeni yapılan otoyollar yerine farklı bir rota izlemeyi tercih ediyor.


VW'nin içinde bu stop lambalarını takip etmek heyecan verici değildi.

Yemek zamanı. Elbette Ford, dörtlü arasında en fazla tüketen taraf oldu.

"VW'nin göstergelerini okumaya çalışmak, aynı anda dört televizyonu izlemeye çalışmak gibi."



Sportage'ın kabini, sürpriz yumurtalardan çıkan oyuncakların kalitesindeki plastikler kullanıyor.

Birçok kullanıcının otomobillerini bu kadar çamura sokmayacağını söylemek mantıklı olacaktır.

İspanya kalesinin vites kolu ve malzemeler konusunda kenarda kalmasına neden oluyor. Seat ergonomik açıdan mükemmel (VW'nin direksiyonunu ve koltuk ayarlarını kullanıyor. Bu nedenle Tiguan'ın düz koltuklarının garip görünmesine neden oluyor) ve unutulmuş herhangi bir nokta yokmuş gibi görünüyor. Her şey tam anlamıyla bir arada. Yine de yakışıklı gövdesinin içindeki kabin ruhsuz ve bu nedenle daha konforlu koltukları ve okunaklı göstergeleriyle puan Tiguan'a gidiyor.

Bu R-line Tiguan, VW'nin Audi Virtual Cockpit konusundaki yorumu ve işi berbat etmiş. Sanki Matrix'te aşırı yükleme yapılmış gibi bilgilerin hepsi dikkatinizi çekmeye çalışıyor; yakıt tüketimi, menzil, hız göstergesi, ısı, güvenlik fren alarmı ve navigasyon... Ateca'nın göstergelerini okumak çok daha kolay. Aynı hızlı konuşulan altyazılı bir filmden sonra kütüphaneye gidip sessizce gazete okumak gibi.

Baş mesafesi konusunda Kia'nın biraz önünde, iç hacim konusunda (tahmin edeceğiniz üzere) Tiguan'la yakın, Edge'le ise arasında büyük fark olan Ateca şimdiye kadar rekabetçi davrandı, akılcı göründü, kalite ve kullanışlılık konularında kendini gösterdi. Sürüş açısındansa diğerlerinin üstüne tünedi.

Ateca yalnızca Leon'dan alınmış bir kabine sahipmiş gibi değil, aynı zamanda inatçı şekilde "normal" bir otomobil gibi sürüş sergiliyor. Bu noktada da, Ford'unkinden daha iyi bir sürüş sergileyerek o paha biçilemez hissi sunuyor.

Koltuğu yukarı çektiğinizde o kendinizi hakim hissettiğiniz sürüş pozisyonuna ulaşabiliyorsunuz ama diğerlerinin aksine Ateca'da isterseniz koltuğu aşağı indirdiğinizde omuz çizgisinin altına inebiliyor ve otomobilin sizi sarmasını sağlayabiliyorsunuz. Son derece çevik, virajlarda yana yatma eğilimine Tiguan'a oranla daha iyi direniyor. Kabindeki titreşim ve sarsıntılar içinse R-line donanımıyla gelen 20 inç jantları suçlayabiliriz. Şanzımanı iyi ve Ateca, test grubundaki en tutumlu ikinci otomobildi. Ateca 7.0 lt/100 km, VW 6.7 lt/100 km, Kia 7.4 lt/100 km ve Ford 8.0 lt/100 km ortalama tüketim verisine ulaştı.

150 bg'lik 2.0 lt TDI makul bir tercih ama Ateca, Tiguan'ın 190 bg'lik motoruyla harikalar yaratabilirdi. Evet, bu iki model aynı üniteleri kullanıyor ama Seat, çift kavramalı şanzımanını Avrupa'da sadece XCellence 4Drive 190 bg versiyonunda sunuyor. Dört tekerlekten çekişli Ateca'lar arkada çok kollu süspansiyonlarıyla, önden çekişli Ateca'ların arkadaki burulma çubuklarına oranla daha sofistike. Bu nedenle fiyatı daha düşük versiyonların sürüşü biraz daha konforsuz olabilir.

Ford'un 1913 kg'yi taşımak için 180 bg'den daha fazlasına ihtiyacı var. Bu otomobil bir V6'nın gücüyle otoyolları kat etmesi için tasarlanmış ama bunu 2.0 lt'lik bir TDCi ile

Burada, ikinci kattan sokağa bakıyormuş kadar yüksek sürüş pozisyonu dışında SUV'ları andıran bir şey yok.

Grup testlerindeki bu kare etkileyiciliğini hiçbir zaman kaybetmiyor.

başaramıyor. Buradaki en yüksek tork değeri olan 400 Nm'ye sahip olmasına rağmen şanzımanı akıcı kullanma çabalarınız yetersiz kalıyor. Ford, bu şanzımanı sportif olarak tanımlayacak kadar ileri gidiyor. Eğer Edge'in köşeli çeneli tasarımına ve parasının karşılığına oranla sunduğu metal fazlalığına kapılırsanız, çift kavramalı şanzımanlı versiyonunu tercih ederek fazladan 30 bg'ye ve 50 Nm'ye de sahip olursunuz. Buradaysa Kia, onu birçok sollamada arkasında bırakıyor.

Kia, garip bir ilk izlenim yaratıyor. Bu üst donanımlı versiyonda ısıtmalı ve soğutmalı koltuklar, ısıtmalı direksiyon simidi, kilitlenebilir diferansiyelli dört tekerlekten çekiş, kör nokta uyarı sistemi ve çarpışma önleme teknolojisi var. Konsolda hiç boş düğme olmamasına rağmen, kabinin geneli ucuz hissettiriyor. Büyük kaplamalar olarak özellikle konsolda ve Audi'yi andıran vites kolu çevresinde ince plastikler kullanılmış. Motoru her çalıştırıp stop ettirdiğinizdeyse Windows 98 açılış melodisini andıran ses de saçma. TG'nin tasarımdan anlayan adamı Andy Franklin, Kia'yla ilk karşılaştığında şu cümleyi söyledi; "Vay canına, bu çok çirkin. VW onun yanında Bentley gibi görünüyor."

Eski moda Kia değerleri, eski Kia kabininde kendini gösteriyor. Eski Sportage gibi bir sürüş deneyimi yaşayacağınızı düşünebilirsiniz ki eski versiyon da cansız şasiye ve hantal 1.7 lt dizel motora sahipti. Sportage 2 ise bunlardan farklı. Güç aktarımı yeni 2.0 lt motorla atasınınkine oranla daha başarılı. Ford gibi Kia da 400 Nm torka sahip. Bu torku 1750-2750 d/dak arasında sunarken ve gücünü altı ileri otomatik şanzımanla yola aktarıyor. Burada aradığımız şey yüksek performans değil. Biz, ulaşılması kolay bir rahat kullanım seviyesine odaklanıyoruz.

Kia'nın daha az başarılı olduğu nokta sürüşü ve 19 inç jantları, şehir içindeki kusurlarla barışık değil. Gövdesi, tekerleklerin maruz kaldığı engellerle birlikte titriyor. Virajları Seat'taki kadar hızlı alabilirsiniz ama sürüşü çok daha cansız. Kia'nın Seat'ı arkasında bıraktığı tek nokta, otoyol sürüşleri. Bunun nedeni, otomobilin otoyollardaki sürüşünün akıcı olması. Temeldeyse rüzgâr sesinden dolayı motor sesinin arka plana düşmesi. Seat'taysa motor daha fazla homurdanıyor. Tiguan'ın West Coast Customs'ı andıran devasa jantları otoyolda sorun çıkarmıyor ve otomobil havayı sessizce yarabiliyor ama koltukları daha düz olduğu için VW'de çok daha erken yoruluyorsunuz.

Evet, Edge'se orta hızlarda dümdüz bir yolda ilerlemeyi seviyor. O bir gezinti otomobili, dört tekerlekli bir koltuk. Ve evet, boyutları diğerlerininkinden çok daha büyük. Bu nedenle diğer yerden yükseltilmiş hatchback'ler kadar çevik olmasına izin verilmiyor ama buradaki diğer bütün otomobiller çok daha iyi bir sürüş sergiliyor. Bu Edge Sport, GT özelliklerini sürüşüne aktaramıyor ve hıza göre değişkenlik gösteren adaptif direksiyonu başarılı değil. Düzlükte 110 km/s hıza kadar sorun yok ama bunun altındaki hızlardaki yön değişimlerinde oluşan ağırlık ve tepkiler

"Ford, otoyolda V6 bir motorla ilerlemesi için tasarlanmış."

desteğin korkutucu olmasına neden oluyor. Bu da otomobilin tamamını sarıyor ve otomobilin hizmet etmek istemediği bir kıtadaymış gibi, şöhretini sürdürmek için yeterli oranda mühendislik desteği görmemiş gibi hissettirmesine zemin oluşturuyor. Çevrenize gözdağı vermek, kabin hacmi ve donanım öncelik listenizin üstünde değilse, gidip bir Kuga veya Ateca satın almanızı söyleyebiliriz.

Kia Sportage, ortalama bir otomobil olmasıyla testi üçüncü sırada bitiriyor. Nissan Qashqai'yi yakalıyor ama kabini ve sürüşü, onu VW'nin imparatorluğu içinde üste taşıyamıyor.

Volkswagen Tiguan iyi bir kabine ve akıcı bir güç aktarımına sahip ama Seat Ateca, daha uygun fiyatlı, çevik ve yeterli kabiniyle kendini böylesine bir grup içinde ön plana çıkarmayı başarabiliyor. Sorunsuz Seat Ateca, yeni nesil crossover'lar arasında birçok şeyi daha ileri taşıyan model olabilecek kadar başarılı. TG

Ateca, kabininde etkilemeyi başarıyor ve biz, etkileyici kabinlerden çok hoşlanırız.

KIA SPORTAGE 2.0 CRDi

Fiyat: 194.000 TL
Motor: 1995 cc, 4 silindir turbo, dizel, 185 bg, 400 Nm
Şanzıman: 6 ileri otomatik, dört tekerlekten çekiş
Performans: 0–100 km/s 9.5 sn, 201 km/s
Yakıt tüketimi: 6.3 lt/100 km, 154 g/km CO_2
Ağırlık: 1784 kg

FORD EDGE 2.0 TDCi Powershift

Price: 88.650 Dolar
Engine: 1997cc, 4 silindir turbo, dizel, 210 bg, 450 Nm
Şanzıman: 6 ileri otomatik, dört tekerlekten çekiş
Performans: 0–62mph in 9.4 sn, 211 km/s
Yakıt tüketimi: 5.9 lt/100 km, 149 g/km CO_2
Ağırlık: 1913kg

VW TIGUAN R-LINE 2.0 TDI 4MOTION

Fiyat: Türkiye'de satılmıyor.
Motor: 1968 cc, 4 silindir turbo, dizel, 190 bg, 400 Nm
Şanzıman: 7 ileri otomatik, dört tekerlekten çekiş
Performans: 0–100 km/s 7.9 sn, 210 km/s
Yakıt tüketimi: 5.6 lt/100 km, 149 g/km CO_2
Ağırlık: 1723kg

SEAT ATECA XCELLENCE 2.0 TDI 4DRIVE

Fiyat: 160.000 TL (190 bg)
Motor: 1968 cc, 4 silindir, turbo, dizel 150 bg, 340 Nm
Şanzıman: 6 ileri manuel, dört tekerlekten çekiş
Performans: 0–100 km/s 9.0 sn, 195 km/s
Yakıt tüketimi: 5.0 lt/100 km, 129 g/km CO_2
Ağırlık: 1548 kg

İ Y İ

Volkswagen temiz bir gelecek planlarken...

EKÖTÜ

YAZI: **PAUL HORRELL** / FOTOĞRAFLAR: **JOHN WYCHERLEY**

...neyse ki Honda hâlâ ne yapması gerektiğini biliyor.

“Bu iki model yan yana geldiğinde hatchback’lerin

Burada neler olup bittiğini anlamak için otomotiv konusunda profesör olmaya gerek yok. İşaretler son derece net. Honda’nın karanlık bir tarafı var. Siyah boyaya, jilet kadar keskin aerodinamiklere ve devasa hava girişlerine sahip. VW parlak bir dış tasarıma ve yeni bir gün kadar taze beyaz-mavi renklere sahip. Rüzgâr direncini azaltan yüzeyleri paketinden yeni çıkmış bir sabun kadar yumuşak ve akıcı. Hava girişleri de mütevazı. 2016 yılının iyi ve kötüsünün savaşına hoş geldiniz.

Günümüzün kaza yapma ihtimali daha az olan otonom araçlarının ve sıfır emisyon fikrinin iyi olduğunu düşünebilirsiniz. Ama bunlar distopik gelecekle ilgili kâbusunuzsa, hâlâ çığlık atan benzinli motorları ve efsanevi hatchback’lerin hızını istiyorsanız, sizin için Type-R’ın iyi çocuk olduğunu söyleyebiliriz. Her şekilde, bu ikili yan yana durunca modern hatchback’lerin aynı kaldığı yorumunu ortadan kaldırıyor.

Civic Type-R Prototype bir konsept ve güncel Type-R fikrini alıp onu tamamen yeni Civic platformuna taşıyor. İşte bu nedenle Paris Otomobil Fuarı’nda sergilenen modelin isminin sonunda “Prototype” yazıyor. Bu, üretim versiyonu bir araç değil ama bir yıl sonra üretim versiyonuna dönüşecek.

Yeni nesil hatchback’in temelleri, Type-R’ın güncel versiyondan daha alçak ve daha geniş olacağı anlamına geliyor. Ayrıca arkada burulma çubuğu yerine çok kollu süspansiyon yer alacak. Bunlara ek olarak 19 inç yerine 20 inç jantlar kullanılacak. Bu üç faktör dahi, tur zamanlarını daha da aşağıya çekmeye odaklanıldığını gösteriyor.

Tur zamanları Honda için önemli. Hatta bu tip otomobiller üzerine

Tasarım ekibinden birisi deliciyi eline almış ve kendini durdurmamış.

Geleceğe hoş geldiniz. Burada telefonunuzu veya kahvenizi ya da herhangi bir şeyinizi koyabileceğiniz bir yer yok.

aynı kaldığı yönündeki korkuları ortadan kaldırıyorlar.”

Diğer renk seçenekleri arasında karpuz pembesi ve sakız kırmızısı yer alıyor. Gerçekten mi?

"Type R, sürücüyü heyecanlandırıyor ve aynı zamanda

tartışanlar için olduğundan bile daha önemli. Güncel Type-R, bir Nürburgring tur zamanı saplantısı yarattı. Burada en hızlı önden çekişli hatchback olmalıydı. Sonrasında Seat, Renault ve Golf geldi. Sonuçta da liderlik tablosu biraz karıştı. İşte kolaylıkla şekillenebilen karaktere sahip bir grupta yer almanın dezavantajları bunlar. Başka birisinin otomobili gelip sizi bir anda geçer ve siz de hüzünlenirsiniz. Honda şimdi, bütün deneyimini göz önüne alarak yeni Type-R'la bir kez daha Nürburgring rekoru kırmak istiyormuş gibi görünüyor.

Bu bizim çok da umurumuzda değil. Şirketin kâğıt üstündeki verilerin yerine yarattığı duygular açısından en iyi hatchback'i üretmeye odaklanmasını tercih ederdik. Göreceğiz.

Şimdilik bildiğimiz bazı şeyler var. Otomobil genel anlamda aynı 2.0 lt motoru ve manuel şanzımanı kullanıyor. Bu, gerçek bir Type-R motoru ve diğer modellerle sadece bloğu paylaşıyor. Krank, piston, piston kolları, silindir kafaları, turbo, egzoz, enjektörler ve geri kalan her şey, 7000 d/dak'a ve yüksek güce uygun şekilde ayarlanmış. Güncel model 310 bg güç üretiyor. Bu, önden çekişli bir otomobil için gayet yüksek ama dört tekerlekten çekişli Ford Focus RS'in yanında düşük. Belki güçte de biraz artış gerçekleştirirler ama böyle olursa, mühendislerin çekişi de arttıracak çözümler bulması gerekir.

Büyük ihtimalle de bulacaklar. Sınırlı kaydırmalı diferansiyele eşlik eden daha büyük lastikler ve daha geniş bir iz açıklığı yardımcı olacaktır. Ayrıca arka çok kollu süspansiyon da işe yarayacaktır. Arka süspansiyonun, sürüş keskinliğini baltalamadan daha konforlu olması gerekiyor. Bozuk zeminde tempolu sürüşlerde bu durum Type-R'a daha büyük yararlar sağlayabilir. Yeni R aynı zamanda değişken oranlı direksiyon sistemine sahip olacak. Yani düzlükte daha stabil, virajlardaysa hâlâ hızlı davranabilir.

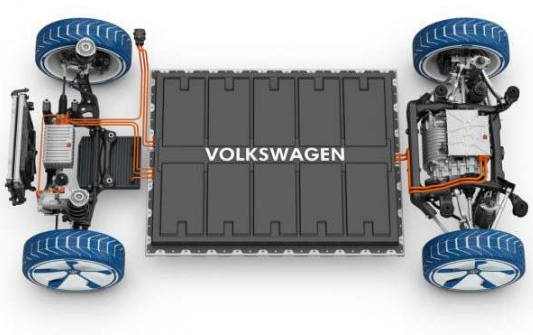
Yeni Type-R aynı böyle görünecek. Rüzgâr direnci, tasarımcıların bize söylediği üzere artan yere bastırma kuvvetine rağmen daha da azalmış. Bu sayede otomobil otoyolda son derece hızlı olabilir. Güncel versiyon 270 km/s hıza ulaşabiliyor ve şimdi 280 km/s maksimum hızı hedefliyorlar. Tasarımcılar yüksek yere bastırma kuvveti ve düşük rüzgâr direnci arasındaki ince çizgiyle frenler ve güç aktarımı üzerinde bolca soğutmaya odaklanmış. İşte bu nedenle otomobil böyle görünüyor. Her şeyin gerçek bir aerodinamik fonksiyonu olduğunu iddia ediyorlar.

Elbette bir de görsel fonksiyonları var. Hızlı hatchback olarak temel anlamda bizi heyecanlandırıyor ama aynı zamanda Honda'nın yüksek teknolojili yarış çözümleriyle de iletişim kurmamızı istiyor.

Otomobilin kendisi VW I.D'nin karşısında çok daha büyük bir mesaj

Platform düzenlemesi

VW'nin MQB platformunu biliyorsunuz. Bu, belirli parçalardan oluşan, ihtiyaca göre boyutları, şekli ve motor konumlandırması değişen bir platform. MEB de benzer bir fikre sahip ama bu kez elektrikli otomobiller için. Klaus Bischoff, I.D gibi modellerden büyük modellere kadar her şeyde kullanılabileceğini söylüyor. I.D arkadan itişli ve arkadan motorlu ama Budd-e mikrobüs konsepti (sağdaki fotoğraf) iki motora ve dört tekerlekten çekişe sahip. VW grubu içindeki her model, MEB'i kullanacak.



Honda'nın yarış kökleriyle iletişim kurmamızı istiyor."

barındırıyor. Öncelikle dizel konusundan bir hayli uzaklaşmış durumda. VW Group dizeller ortadan kalkıncaya kadar elektrikli model planlarına başlamıştı ama işin hızlı ilerlemesiyle verilen karar sonucunda MEB ortaya çıktı. MEB, I.D'nin de kullandığı tamamen elektrikli araçlar için üretilen bir platform. I.D, VW için yalnızca yeni bir model değil, şirket için de yeni bir başlangıç. Otomobilin sabun görünümü, belki de geçmişteki günahların da temizlenmesini sağlayabilir.

Evet, I.D'yi satışa sunacaklar. Resmi açıklamaya göre otomobil en geç 2020 yılında yollara çıkacak. Bu zamana kadar Nissan Leaf'in 10 yıldır yollarda olacağı düşünülebilir ama 10 yıl geriden gelse de, VW bu otomobili talep çok daha arttığı zaman zaman satışa sunacak. Şarj altyapısı daha da olgunlaşacak, pil kimyaları da otomobillere 600 km menzil sunacak kadar gelişecek. 600 km'lik menzil günümüzün test şartlarına göre gerçekçilikten uzak geliyor. Bu menzil 2016 yılının elektrikli otomobillerine göre iyi ama Chevrolet Bolt/Opel Ampera'nın dört yıl önce 500 km menzile ulaştığını hatırlayın ve dört yıl, elektrikli otomobil teknolojisi için bir çağ kadar uzun bir süre.

Başlangıç olarak I.D, süper düşük rüzgâr direncine sahip bir otomobil ve rüzgâr direnci, elektrikli otomobillerin menzili için hayati bir öneme sahiptir. Bir tasarımcı, sıradan yan aynaların yerine küçük kameralar kullanmanın menzili 30 km artırdığını söyledi. Havalandırma delikleri sadece pillerin ve yolcuların ihtiyaç duyacağı sayıda ve bunlar kullanılmadıklarında kapatılıyor. Otomobilin altı düz ve lastikleri çok ince. Elbette onu XL1 gibi su damlası şeklinde tasarlayabilirlerdi ama tasarım şefi Klaus Bischoff "Kimse bir su damlası satın almaz" diyor. Gördünüz mü? Bu otomobil, satılması için tasarlanmış.

MEB'in bileşenleri sürpriz değil. Aslında güncel elektrikli otomobillerin izinden gidiyor; piller zeminde düz şekilde yerleştirilmiş, aksta da silindir motor kullanılmış. 90'lardaki birçok GM konseptine, elektrikli kaykaylar ilham vermişti. Sonrasında motorların yakıt hücreleriyle ve hidrojen depolarıyla güçlendirilebileceğini keşfettiler.

Beetle gibi VW için yeni bir şeyler başlatan otomobil, yine arkadan motorlu. 170 bg'lik motorun, hızlanma verilerinden bahsetmeden "sürüş zevki" için yeterli olduğunu söylüyorlar. Platform da her ne kadar tam anlamıyla olmasa da otonom sürüş için hazır. VW bunun 2025 ve sonrasında gerçekleşeceğini söylüyor. I.D konseptinde, direksiyon üzerindeki VW logosuna basıyorsunuz ve sütun konsola doğru çekiliyor. Sonrasında kontrolü otomobil ele alıyor ve sürücü koltuğu arkaya dönüyor. Siz de çocuklarınızla konuşuyor veya film izliyorsunuz.

I.D, Golf'ten daha kısa bir gövdeye sahip ama kabini Passat'ınkinden

Global yerel

Honda'nın diğer birçok girişimi gibi Type-R "kırmızı H" logosu da dünya çapında tanınıyor. İlk örneklerse sadece Japon pazarı için üretilmişti. Bu da onları kült haline getirdi. Sonrasında Avrupa'ya özgü Civic Type-R ortaya çıktı. Şimdiyse Civic globalleşiyor. Beş kapılı versiyonların tamamı Swindon'da üretiliyor ve dört kapılı versiyonlar da ABD'de satılıyor. Honda'ya göre yeni Type-R sadece beş kapılı üretilecek. Bu da Civic Type R'ların Swindon'dan çıkacağı anlamına geliyor.

“Beş yıl önce EV’ler hakkındaki görüşleriniz nasıldı?

I.D’nin kabini büyük oranda ebola salgını mağduru karantina odası gibi görünüyor.

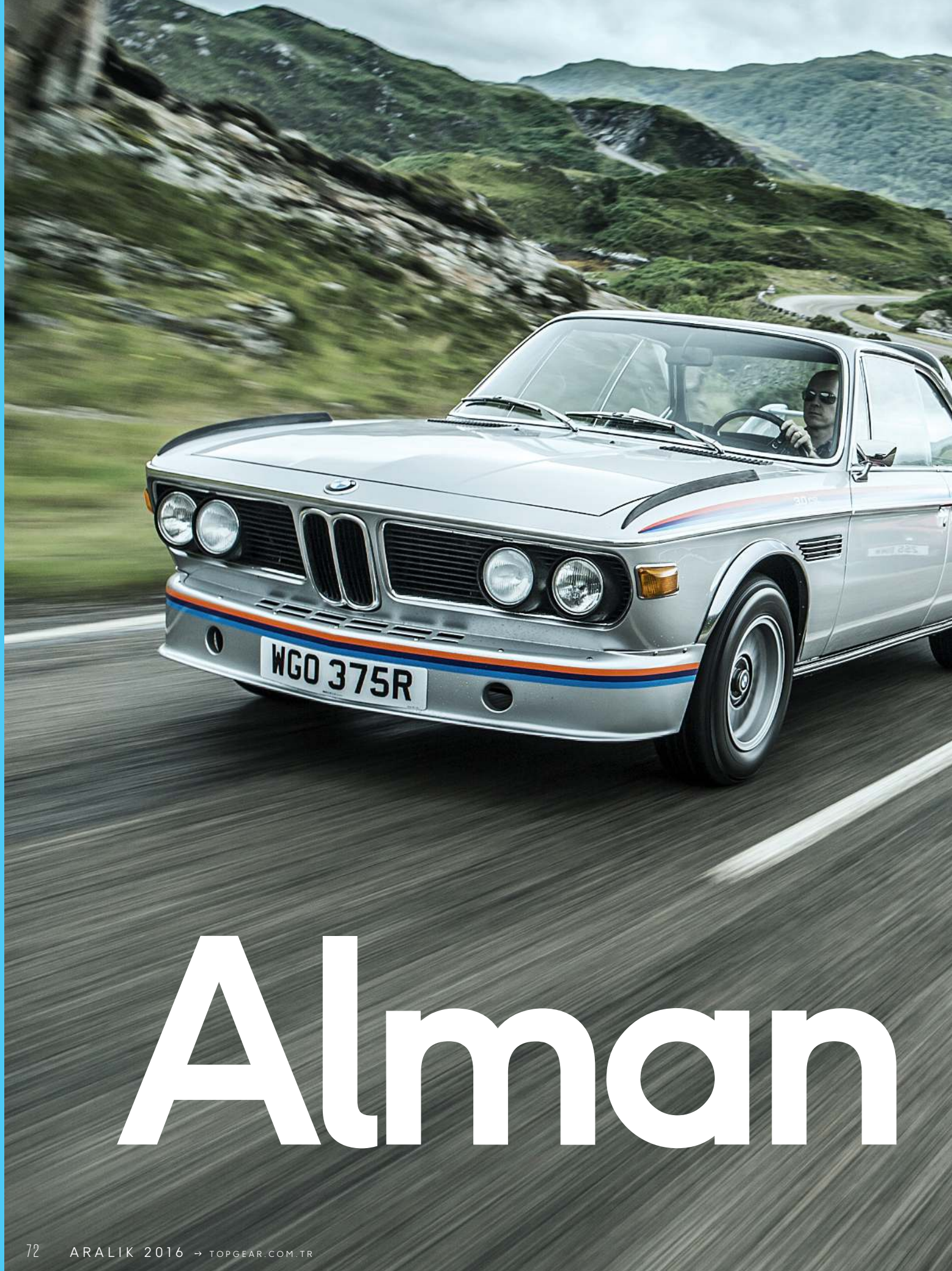
Civic Type R gerçek bir kara delik gibi yüzeyleri ve rengiyle ışığın tamamını emiyor.

Kesinlikle şimdiki gibi düşünmüyordunuz değil mi?”

Çok az otomobil spor ayakkabı altına yapışan sakızdan ilham alır.

geniş. Güncel güç aktarım sistemleri (motor, şanzıman, egzoz, radyatör ve diğerleri) olmadığından bu alan yolculara ayrılıyor. Klima, motordan arta kalan yere çekilmiş. Konsol da 200 mm ileride konumlandırılmış. Ön cam da bu duruma uyum sağlamış ve otomobilin kendine özel oranları ortaya çıkmış. Kaputu kısa çünkü bu kadarına ihtiyacı var ve uzun aks aralığı pillerle yolculara alan sağlamış. Bischoff; “Bu yeni paket tasarımcılar için cennet. Tekerlekleri otomobilin köşelerine çekebildik. Motor olmadığı için soğutma sistemi ihtiyacı çok az. Elektrikli otomobilimiz için ızgarasız diyebiliriz. Ön tasarımda farlar ve logo rol oynuyor” diyor. Farlar, otomobil otonom kullanıldığını “göz kontağıyla” haber verecek şekilde tasarlanmış. “Sensörler bir yaya fark ederse, farlar ona bakıyor” diyor Bischoff. Eğer otomobil yayaya yol vermek isterse, otomobilin önünde yeşil ışıklar akıyor.

Emisyonsuz ve sürücüsüz bir otomobil. Sosyal anlamda kesinlikle iyi ama peki ya istekli sürücüler için de mutluluk verici mi? Tutumumuz kesinlikle değişecek. Beş yıl önce elektrikli otomobillerle ilgili fikirleriniz nasıldı? Elbette şimdiki gibi değil çünkü otomobillerle içerik farklı şeylerdir. Otonom sürüş konusundaki fikirleriniz de değişecek çünkü durumun içeriği ve sistemin kullanımı, fikirlerinizin değişmesini sağlayacak. Günümüzün Type R hayranları dahi farklı şeyler istiyor ve bu Prototype, onlara istediklerini verebiliyor. Honda bu otomobili üretecek ama elbette o da yakıt hücreli çevreci otomobillere geçecek. VW ise 2020’den sonra da Golf üretmeye devam edecek ve bunlar arasında GTI’lar da yer alacak. Daha yeni GTI Clubsport S’i satışa sundu ve bu otomobil de Nürburgring bayrağını çok ele geçirmek istiyor ki, arka koltuklarından vazgeçti. VW kendini her ne kadar bir aziz gibi göstermeye çalışsa da, hâlâ eğlenceli modellerle karşılaşacağız. TG



Alman

BMW 100 yaşında ama sadece 10 yıllık bir sürede kusursuz modeller üretti. Bu 10 yılda bize en harika otomobilleri verdi. O yıllarsa, 70'lerdi.

devrimi

YAZI: **OLLIE MARRIAGE /**
FOTOĞRAFLAR: **LEE BRIMBLE**

Gözlerinize bile güvenemezsiniz. İskoçya'da bir virajda karşınızda sönük sarı farlar görebilirsiniz. Gökyüzüne doğru uzanan kurumuş bir ağaç görüyorum ve tam da bu noktada "Bu ağaç birkaç saat önce burada değildi" diye düşünüyorum bütün dallar bozkırda kaybolurken.

Normal şartlarda bu tip edebi anlatımlar yapmam ama yaşadığım şey tam olarak buydu. Halihazırda 3.0 CSL'yi Lochinver'de kullanıyordum ve otomobilin bu yolların akışıyla, manzarayla ve renk tonlarıyla ne kadar uyumlu olduğunun farkına vardım. Sonra erkek bir geyik gördüm; otomobil, hayvanlar ve coğrafya, her şey aynı oranda ihtişamlıydı.

Batmobile'in vahşi bir otomobil olduğunu mu düşünüyorsunuz? Öyle değil. 1972 yılında spor otomobiller farklıydı. BMW de 1972 yılında farklıydı. Bugün 100. yaşını kutluyor olabilir ama bu kutlama bir şirketin değil de bir otomobilin yaş günü kutlaması olsaydı, bir 16 yıl daha beklememiz gerekirdi. BMW ilk başta uçak motorlarıyla başladı, sonra Austin'lere kendi logosunu koymadan önce motosikletler üretti. Almanya'nın savaşına destek olmak adına otomobil üretimine ara verdi ve sonra yeniden hayatına geri döndüğünde sadece tava ve tencere üretmesine izin veriliyordu. 1959'da, Daimler-Benz'e satılma ihtimaliyle karşı karşıya kaldı.

Bütün bunlardan sadece 13 yıl sonra böyle otomobilleri üretti. Ardından 2002 Turbo, M1 ve M535i geldi. Gerçek bir geri dönüş. Peki ama ne oldu?

1959 dönüm noktasıydı. BMW büyük ve pahalı otomobiller satıyordu ama savaş sonrasında talep küçük ve uygun fiyatlı modeller yönündeydi. Bu nedenle BMW 1500'de Neue Klasse projesini hayata geçirdiler ve temelde dünyaya ilk kompakt sportif sedanı sundular. Yıl 1962'ydi. Sonraki yıl BMW, 20 yılın ardından hissedarlarına kâr payı dağıtabilmişti. İyi otomobiller onu hayata döndürdü ama asıl efsaneler sonraki 10 yılda ortaya çıktı.

BMW şimdi 70'lerde; Ultimate Driving Machine (bu söz 1975'te ortaya çıktı). Tek kelimeyle harika. 70'lerdeki modeller arasında bu dört tanesi, BMW'yi günümüze taşımayı başardı. M2, eğer 1973 model 2002 Turbo'nun yerini direkt olarak almasaydı ne anlam ifade ederdi? Batmobile öyle ikonik bir hal aldı ki, 2015'in konseptine, CSL Hommage R'a ilham verdi. 1979 yılının M535i'si ilk M otomobiliydi ve günümüzün M5'iyle arasında kırılmaz bir bağ var.

Peki M1'den ne haber? Gerçek bir yarış otomobili olması ve Group 4 yarış kurallarına uyması için Lamborghini'yle birlikte geliştirildi. Sonrasında Lamborghini dibe vurdu, maliyetler yükseldi ve yarış kuralları değişti. M1 de öylece ortada kaldı ve BMW de bir süper otomobilin satışlarını artıracağı konusunda şüpheliydi. Toplamda sadece 430 adet yol otomobili üretildi.

Burada gördüğünüz M1, 700 bin Euro'ya sigortalı. Belki de şimdiye kadar kullandığım en mükemmel yol otomobili olabilir. Bu nedenle anlatmaya ondan başlamama izin verin. Bir yarış otomobili gibi hissettirmiyor veya 70'lerin ortadan motorlu süper otomobilleri gibi davranmıyor. Sürüşü son derece dengeli, ağırlık merkezi aşağıda, bu nedenle zemin topuklarınızın altında akıp gidiyor, kabini lüksten uzak ve göstergeler, keskin köşeler ve şasisi, ince kaplamalar ve paspasların ardında kalıyor.

Hızlı gitmeye çalışmıyorsunuz. Onun yerine hızın size gelmesine izin veriyorsunuz. 3.5 lt sıralı altı silindirli motor 3500-5500 d/dak arasında bariton bir ses çıkarıyor. İyi devirleniyor, kulaklarınıza zengin tınılar geliyor. Ön camdan baktığınızda gördüğünüz manzara, belki de dünyadaki en iyisi ve CSL'nin arka kanadının peşinden gitmek için harika. CSL de bu sırada çamurluklarına doğru çöküyor, burnunu kaldırıyor ve bir sonraki viraja ilerliyor.

M1'in debriyajı ağır, şanzımanı kullanmak dikkat istiyor, frenleri sağlam ve direksiyonu için güçlü bir bilek gerekiyor ancak kontrolleri, M1'e denge, yetenek ve iletişim kazandırıyor. Her şeyin merkezinde duygular yer alıyor. Bu nedenle kendimi vites alçaltıp yükseltirken, girişlerin havayı emerken ve havayı yakıtla karıştırırken çıkardığı sesleri duymak adına cam açık şekilde sürüş yaparken buldum. Kendimi bütün deneyimi özümsemeye verdim.

Bu otomobil çok konuşkan. 70'lerdeki bir süper otomobilden beklenmeyecek şekilde dost canlısı ve güvenilir. M1'in akıp gittiği yerlerde, Batmobile'in arka kanadının bir denge tahtası gibi esnediğini, hoplayıp zıpladığını görebiliyordum. Anladığım kadarıyla CSL'nin kanadı teknik anlamda yola uygun değildi. Bu nedenle bagajda demonte şekilde geliyordu ve onu takıp takmamak isteğe bağlıydı. Elbette herkes o kanadı taktı. Kanadı olmadan onu hayal edebiliyor musunuz?

CSL inanılmaz oranda havadar bir otomobil. Onu bir cabrio gibi, dört sütunsuz camı da açık şekilde kullandım ve çevrenin harika kabine dahil olmasını sağladım. Dışarıdaki manzara kadar, otomobilin içindeki manzara da son derece muhteşemdi. İnce sütunlardan ışık süzülüyordu, krom detaylardan yansıyordu, yol lastik kanatlarının önünde uzanıyordu, arkada, Scheel tek parça koltukların ardındaysa arka kanat net şekilde görünüyordu. Çok güzeldi.

"Bu dört model, BMW'nin günümüze kadar gelmesini sağladı."

CSL, yamaçların ve granit duvarların yanından sakince geçiyordu ama amacına hizmet eder şekilde ilerliyordu. 6400 d/dak'a kadar yükselebilir ama sıralı altı silindirli motor 4000 d/dak'ın üzerinde rahatsız oluyor. Siz de otomobili uzun yollu gaz pedalı ve parmak hareketinize tepki veren direksiyonla kontrol ediyorsunuz. Emir komuta zincirinde ön tekerleklerin ağır ve iletişimden uzak davrandığını biliyorsunuz. Onu zorladığınızda tam anlamıyla önden kaymıyor ama ön lastikler size yapabileceklerinin bu kadar olduğunu söylüyor ve otomobilin burnu dışa açılmaya başlıyor. Rahatsız edici değil ama bu durum yana yatma ve zıplama hareketleriyle birleşince tedirgin ediyor.

Yine de koltuklarına gömülüp CSL'i kullanmak harika. Bu, otomotiv endüstrisinin ürettiği en karizmatik modellerden biri. Bana krom çamurlukların üzerinde bu kadar iyi göründüğü başka bir otomobil söyleyin.

M535i çok daha iddialı ama sürüşü daha heyecansız bir otomobil. Bunun nedeni büyük oranda sade kabini. Bu kabin

Yağmur damlaları M1'in merdivenlerinden birer birer aşağı iniyor.

Bu otomobilin kanadı, bagajda durmayı haketmiyor.

“M1, kullandığım en harika yol otomobili olabilir.”

NVJ 887W

535i

535

Abba'dan sonra 70'li yıllardan kalan en güzel dörtlü.

duyguları harekete geçiremiyor ve M535i'nin bu grup içinde alakasız görünmesine neden oluyor. Diğerleri kadar özel değil ama bir şekilde daha dürüst, daha fazla yaşanmışlık barındıran bir otomobil. Zaman, onu çok fazla yıpratmamış.

M535i kendine güvenen, serseri bir otomobil. Hava girişi ve lastik kanatları, 5-Serisi'nin temiz çizgilerini gizleyemeyen abartılı eklemeler. Son derece yakışıklı bir sedan. Ayrıca gayet hızlı da. Vites kolu bir şekilde şaşırtıcı ama motor sporları havasıyla sevilebilir. Vites kolu uzun yollu. Bu da 3.5 lt sıralı altı silindirin sesi ve gücünü birbirinden ayrıştırıyor. 220 bg, şasiyi zorlamak için yeterli ve otomobil de gövdesini iyi kontrol ediyor. CSL kadar canlı değil ama yaşlı bir atletin çevikliğine sahip; zihni istekli ama vücudu zayıf.

Scourie'ye doğru A894 yolunda motor tembel şekilde devirleniyor ve vücudu yana yatıyor ama onun denge ve ayarlanabilirliğini takdir ediyorum. Özellikle tek bir

“M535i, kendine güvenen serseri bir otomobil. Hava girişi ve kanadıyla tehditkâr.”

noktada; yolun her iki yanında şarampol bulunan yolda, ağaçların arasında hızlı bir sol ve sağ virajlı yerde M535i harika hissettirdi. Aşırı değil, yetenekli, rahat ve sakin. İyi bir yol arkadaşı.

Otomobiller o dönemde anlaşması daha kolay ve sakindi. Sonrasında 2002 Turbo'nun direksiyonuna geçtim. İşte terrier ile tanışın. Küçük, istekli, son derece enerjik ve çok eğlenceli. Diğerlerine güç veren sıralı altı silindirli motor yumuşak, akıcı yüksek devirli ve maskulendi. 2002 vızıldıyor ve enerjiyle ıslık çalıyor. Kesinlikle harika. Gaz pedalına basıyorsunuz, önceleri hiçbir yere gidemiyorsunuz ama sonra tıslama sesi geliyor, devir göstergesi yükselmeye başlıyor ve işte çoktan gitmiş oluyorsunuz.

Arka tarafı yere yapışıyor ve kendini, sanki küçük bir enerji topu gibi manzaraya doğru fırlatıyor. Kabindeyse direksiyon elinizin içinde titriyor, şasi sarsılıyor ama bunlar küçük, hafif ve mutluluk verici hareketler. Son derece gergin, dik başlı ve sürekli tetikte ama elinde ne varsa vermeye hazır.

Bu geniş ve hafif virajlı yollar için uygun değil ama böylesine tetikte bir şasiyle oynamak için birçok seçeneğiniz bulunuyor. Sürekli bir sonraki viraja dikkat ediyorsunuz. Bu otomobilin davranışlarında mükemmele yakın bir şeyler var. Sizi işin içine çekiyor, dikkatinizi istiyor ve sizi sürüş yapmaya zorluyor.

Bunlara ek olarak onu kullanmak zor değil. 2002 ve ben keşif yapıyor, daha küçük yolları ve daha uzak mesafeleri arıyorduk. Tempolu sürüşler için harika bir yol arkadaşı ve yılların söylediğinin aksine o kadar da yaşlı hissettirmiyor.

Dört BMW'nin de anlatılacak hikâyeleri ve karakterleri var. Bence bunun tek nedeni yaşları değil ve modern BMW'lerin daha homojen ve daha az karakter sahibi görünmelerine neden oluyorlar. Elbette dört model de daha yavaş ama onlarla hızlı gitmek inanılmaz. Bütün deneyimi hissetmenizi sağlayacak kadar inanılmaz.

Bu büyük canavarlarla birlikte Lochinver'e geri döndük ve park ettik. Otomobiller sessizdi ve otelin barı hâlâ açıktı. Bir içki aldım ve dışarıda, sessizlikte oturdum.

Sular limanın duvarına zarifçe çarpıyordu. Otomobillerin etrafında yürüdüm. Zayıf sokak lambası, onların görsel detaylarını ortaya çıkarmakta yetersiz kalıyordu. Bir kez daha M1'e baktım ve onunla geçirdiğim iki günün sona ermesine üzüldüm. Ama eminim ki bu onu son görüşüm olmayacak.

CSL'i Riviera'ya, 2002'yi Grossglockner Geçidi'ne götürmek, M535i'yi de günlük olarak kullanmak istedim. Peki bunlar en mükemmel BMW'ler mi? Bence her 10 yıllık dönemin kendi mükemmel modelleri var ama şunu söyleyebilirim ki, eğer BMW gelecekte bir gün yolunu kaybederse, bu dört modeli kendine temel alarak yeniden işleri yoluna koyabilir. TG

BMW 2002 TURBO

Yeniyken fiyatı: 10.000 Euro
Güncel fiyatı: 80.00 Euro **Motor:** 1990 cc, 4 silindir turbo, 170 bg, 240 Nm
Şanzıman: 4 ileri manuel, arkadan itiş
Performans: 0–96 km/s 7.2 sn, 208 km/s
Ağırlık: 1080 kg
Üretim: Münih, Almanya
Üretim adedi: 1672

BMW M535i

Yeniyken fiyatı: 20.000 Euro
Güncel fiyatı: 23.000 Euro
Motor: 3453 cc, 6 silindir, 220 bg, 310 Nm
Şanzıman: 5 ileri manuel, arkadan itiş
Performans: 0–96 km/s 7.5 sn, 222 km/s
Ağırlık: 1430 kg
Üretim: Dingolfing, Almanya
Üretim adedi: 1410

BMW M1

Yeniyken fiyatı: 35.000 Euro
Güncel fiyatı: 600.000 Euro
Motor: 3453 cc, sıralı 6 silindir, 280 bg, 330 Nm
Şanzıman: 5 ileri manuel, arkadan itiş
Performans: 0–96 km/s 5.6 sn, 262 km/s
Ağırlık: 1300 kg
Üretim: Turin, ardından Stuttgart ve Münih'te son buldu.
Üretim adedi: 453

BMW 3.0 CSL

Yeniyken fiyatı: 8.000 Euro
Güncel değeri: 140.000 Euro
Motor: 3153 cc, sıralı 6 silindir, 208 bg, 286 Nm
Şanzıman: 4 ileri manuel, arkadan itiş
Performance: 0–96 km/s 6.8 sn, 217 km/s
Ağırlık: 1270 kg
Üretim: Rheine, Germany
Üretim adedi: 1039

M535i'nin sade kabini. Tam anlamıyla 70'ler gibi hissettiriyor.

Devir göstergesine bakın ve sıkı tutunun. Turbo işini yapmak üzere.

"Elbette modern otomobillerden daha yavaşlar ama onlarla hızlı gitmek büyüleyici."

Ah 70'ler. Ne 10 yıldı ama! Pantolonları, petrol krizini ve grevleri saymazsanız.

GECE GÖKYÜZÜ

Meteor kovalamak zorlu bir iş olabilir ama acil durumlar için kendi gökyüzüne sahip Rolls-Royce Phantom mantıklı bir seçim olabilir.

YAZI: **TOM FORD /**
FOTOĞRAFLAR: **JOHN WYCHERLEY**

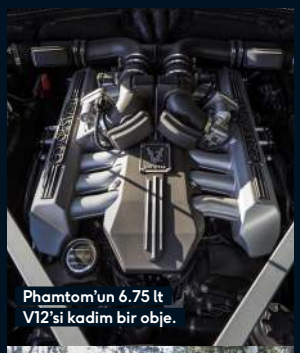
Rolls-Royce'un Starlight Headliner'ı, gerçeğe karşı durmaya çalışıyor.

Gökyüzü yanıyor.

Evet, belki düşündüğünüz şekilde "yanıyor" olmayabilir. Daha doğrusu için için yanıyor. Olması gerekenden biraz daha farklı. Lanet olsun yine abartı konusunda biraz fazla ileri gittim. Doğrusunu söylemek gerekirse her 30 sn'de bir gökyüzünde parlak közler görüyorum. Ya da durumu, 25 km genişliğindeki Swift-Tuttle kuyruklu yıldızının Dünya'nın yörüngesine bıraktığı tozlar olarak açıklayabilirim. Yani o kadar da şiirsel değil. Her şekilde, gece gökyüzünü bir halı gibi kaplayan yıldızların arasında süper sıcak plazmaların arkalarında iz bırakarak kayboluyor. İnsan yapımı havai fişek gösterisi kadar yoğun değil ama uzaydaki küçük taşların meteoroid (uzayda) meteorlara (atmosfere çarptıklarında) ve bazen saniyede 60 km hızla meteoritlere (yere indiklerinde) dönüştüklerini bilmek biraz ilginç hissettiriyor.

Büyük Kanyon'un kenarında, sabahın 04:00'ında esneyerek ve Rolls-Royce Phantom Coupe'nin ön tarafına yaslanmış şekilde durmak iyi hissettiriyor. Ama kanyonu göremiyorum. Gerçekten. Gökyüzü öyle karanlık ki, sanki biri dünyanın üzerine siyah bir perde çekmiş gibi. Tek ışık, minik parıldayan elmaslara benzeyen yıldızlardan ve fener ışığı gibi görünen Ay'dan geliyor. Bu, her yıl gerçekleşen Perseid meteor yağmurunun görmediğiniz bir şekli ve kafamda sadece çocuksu bir cümle dönüp duruyor; gökyüzü dileklerle dolu.

Arkama baktığımda Rolls-Royce'u görüyorum. Bu otomobil, 2007 yılında satışa sunulduğu günden beri bende saplantı yaratan bir özelliğe sahip; Starlight Headliner. 1600 fiber optik ışık, gece açık bir gökyüzünü taklit etmesi için tavana yerleştirilmiş. Ayrıca dilediğiniz bir tarihteki yıldız



Phamtom'un 6.75 lt V12'si kadim bir obje.

Buralardan geçmek kolay değildi ama Phantom başardı.

"Karşılaştığımız herkesin düşüncesinin aksine otomobil bu noktaya kadar hasarsız şekilde ulaşmayı başardı."

TG'nin meteor yağmuru gözlemi, bazı bulutlar tarafından baltalandı.

Bu tip arazi araçlarının kullanıldığı yolları süper lüks bir Rolls-Royce'la kat ettik.

Lance Diskan: Karanlık tarafın Luke Skywalker'ı olarak tanımlanabilir.

düzenini de sergileyebiliyor. Peki gerçek gökyüzüyle boy ölçüşebiliyor mu? Aslında ölçüşemiyor ama son derece iyi bir deneme. Diğer hiçbir üretici, böyle bir zarafet ortaya koymadı. Ancak tepemdeki meteorlar gibi Phantom da ölüyor. Bir yıl içinde yeni versiyonu gelecek. Bu nedenle biz de son Phantom'lardan birini ve onun eşsiz tavanını alıp dünya üzerindeki en iyi gökyüzüyle karşılaştırmayı istedik. Yeni Phantom eskiyinceye kadar son bir macera.

Ama işler iyi başlamadı. Durumu açıklamama izin verin.

48 saat öncesine gidelim. Tüm hayatım boyunca kazandığım paradan daha değerli olan Phantom Coupe'yle, en yakın servis noktasına 60 km uzaklıkta, tamamlanmamış bir yolda, sadece küçük ATV'ler ve Jeep'lerle geçilebilecek kurumuş bir dere yatağında ilerliyordum. Şu noktayı not almanızı rica edeceğim; yedek lastiğimiz yoktu.

"Peki ama yağmur yağarsa ne yapacağız?" diye sordu Fotoğrafçı John Wycherley.

"Yağmur yağmaz. Arizona'dayız. Yazın ortası" diye cevap verdim pozitif bir düşünceyle. "Ayrıca yağarsa, bu durumla başa çıkabilirim."

"Nasıl? Havayı mı değiştireceksin?" dedi John ruhsuz şekilde.

Sonraki sessizlik garip olaylara gebeydi.

Ardından işler değişmeye başladı. Yağmurda durabilecek en iyi noktayı, yani gözetleme noktalarını bulmalıydık. Bir Rolls-Royce'un içinde. Çoktan yanımızdan ciddi off-road araçları geçmişti ve onlar da bu otomobili böyle bir yolda kullandığımıza inanamıyorlardı. Hızımız sanki yavaş çekim hareket ediyormuşuz gibi düşüktü. O ana kadar otomobil hasarsız ve güçlüydü. Karşılaştığımız kimse buna inanamıyordu. Kaya geçişi yapabilecek arazi araçları benim bir Rolls-Royce içinde olduğumu hatırlatıyordu ve mavi kabine baktığımda ben de ülkenin dağlarına bir Land Rover yerine bir Rolls-Royce getirdiğimi fark ettim.

Zamanımız da dardı. Arizona'da meteor avlamak için Flagstaff'a gelmiştik ve Perseid yağmuru en iyi şekilde yılın 11-12 Ağustos döneminde görülüyordu. 11 Ağustos'un öğleden sonrasıydı ve biz hâlâ izlemek için bir yer bulamamıştık. Ayrıca meteorları fotoğraflamak için saatlerce süren ve benim anlamadığım uzun pozlama çekimler yapmak gerekiyordu. Bu yılın yağmurunun son 20 yılın en iyisi olacağı söyleniyordu ve bunun temelinde Jupiter'in devasa yer çekimi yer alıyordu. Elbette havanın bulutsuz olması gerekiyordu. Sadece yukarıya bakabilmek için bu kadar yol gelmiştik. 2001 yılında Flagstaff dünyanın ilk "Siyah Gökyüzü Şehri" olarak kabul edildi. Burası, gece izleme aktivitelerinin kanunlar tarafından korunduğu bir yer.

Bir şehrin üzerinden uçakla geçerken, Flagstaff'ın karanlık geceler konusunda neden bu kadar saplantılı olduğunu anlıyorsunuz. Sokak lambalarının damar olduğu, dükkanların ve evlerin de organları oluşturduğu bir yapının üzerinden geçersiniz. Bu haliyle gayet güzeldir. Sanki tek hücreli canlıların oluşturduğu bir ağ gibidir. Ama aynı zamanda ışıklı şehirler açgözlüdür ve neon ışıkları gökyüzündeki yıldızları bastırarak bizi sanal ışığa maruz bırakır. Kendimize sahte bir aydınlık yaratırız ki, bu da gerçek melekleri göremememiz anlamına gelir. Kendimize duracak bir nokta bulma çabalarımız yetersiz kalıyordu. Otomobili ve gökyüzünü aynı anda fotoğraflayacak bir yer bulamıyorduk. Bir anda bütün bu hikâyenin Lincolnshire'da otururken kulağa çok daha kolay geldiğini hatırladım. Sürekli olarak yanlış yerlerde geziyorduk veya istediğimiz manzarayı yakalayamıyorduk. Bu nedenle Dark Skies Coalition'dan (Karanlık Gökyüzü Koalisyonu) yardım istedik.

Biliyorum; bu isim kulağa Vader adında bir liderin ve beyaz plastik zırhlar giymiş bir sürü askerin oluşturduğu bir girişim gibi geliyor ama DSC, gökyüzünü sanal ışıklardan koruyarak ışık kirliliğini yok etmeye adanmış bir oluşum. Biz de yerel sözcü Lance Diskan'la otoparkta bir görüşme ayarladık.

Lance, tanıştığım en nazik adamlardan biri. Doğal eğilimi iyi şeyler yapmak olan insanlardan. Bence harika bir hippi olurdu. Yine de sakallarının ardındaki coşku ve

2017'de Phantom'un yerine yeni bir model gelecek. Phantom'dan daha iyi olması için çok çalışması gerekli.

Anlaşılan o ki bazıları meteor yağmuru kavramını çok yanlış anlamış.

Ortadaki dairesel kontrol, gökyüzü fonksiyonunun parlaklığını ayarlıyor.

“Bazı otomobiller uzaktan daha güzeldir. Rolls-Royce’taysa durum tam tersi.”

isteklilik, onu küçümsememem gerektiğinin sinyallerini veriyordu.

Lance “Yıldızların ne olduğunu bilmeyen çocuklar var” diyor. “Şehirlerdeki çocuklar yukarıda neler olduğunu, ne kadar güzel olduğunu bilmiyor. Bunu onlara geri vermek istiyoruz.”

Bunu yapabilmek için koalisyon Lance’in kaliteli dış ışıklandırma içtüzüğü olarak tanımladığı bir kampanya yürütüyor. Bunu, karanlık gökyüzünün karanlık kalmasının ölçümü olarak tanımlayabiliriz. Flagstaff sarı sokak lambalarına sahip. Ayrıca neon ışıklar kullanılmıyor ve genelin aksine beyaz üstü siyah ışıklı tabelalar yerine, siyah üstü beyaz tabelalar kullanılıyor. Bütün bunlar şehrin gece ışık oranının iki gözlem evi için (Lowel ve Ulusal Gözlem Evi) kontrol altında kalmasını sağlıyor. Ayrıca bunun hoş yan etkileri var; şehir daha zarif ve romantik görünüyor. Diğer yandan enerji faturaları azalıyor, yerel vahşi yaşamın üzerindeki “jet lag” etkisini azaltıyor ve Lance’e göre, insan sağlığı için son derece yararlı olan vücut saatinin dengelenmesini sağlıyor.

Flagstaff’in çevresindeki çöl dünyadaki en güzel yerlerden biri. Lance bize bazı yerlerle ilgili tavsiyelerde bulundu ve beni karanlık taraf konusunda eğitti. Karanlık gökyüzünün izlenebileceği en iyi yerlerden biri, yolun bir hayli dışındaydı. Daha önce patika yollardan Rolls-Royce’la geçmiştik. Bu tip yollarda böyle bir otomobille sürüş yapmanın büyük bir olay olduğunu düşünebilirsiniz ama Rolls-Royce bu durumdan çok etkilenmiş gibi görünmüyordu. Makul sürüş yüksekliği, havalı süspansiyonları ve kalın lastikleri, büyük Rolls-Royce’un mesafeleri kararlılıkla kat etmesi, kabindekileri de yumuşak bir kozayla sararak ilerlemesi anlamına geliyordu. Bir otel odasında, uzay ve zamanda yolculuk yapmak gibiydi. 6.75 lt V12, otomobili en zorlu zeminlerde taşıyordu, sekiz ileri şanzıman da son derece uyumlu çalışıyordu. Burada birkaç saat geçirdikten sonra, bazı otomobillerin uzaktan daha iyi göründüğünü anladım. Uzaktan panel aralarındaki boşlukları, boya üzerindeki lekeleri ve keskin köşeleri değil, resmin bütününü görüyorsunuz. Rolls-Royce’daysa durum tam tersi. Ona yaklaştıkça daha da güzel bir hal alıyor. Kabinine geçtiğinizde, modern hayatın fırtınası için kusursuz bir yaşam botuna binmiş gibisiniz.

Çölün bir yerlerindeyiz. Telefon çekmiyor ve Rolls-Royce’la gökyüzünü aynı karede fotoğraflama çabamız, sivrisinekleri kendimize çekmemize neden oluyor. Büyük ihtimalle hayatımın en zor sekiz saatiydi. Küçük bir ordu sizi kendine düşman olarak belirliyor ve vücudunuzu böcek ninjalar gibi dövüyor. Çıkardıkları sesler de dişçi matkabını andırıyor. İkimizin de montu ve kapüşonu vardı ama hava 28 santigrat dereceydi. Ve ne yazık ki hâlâ şort giyiyordum. “Küçük ŞEREFSİZLER” diye bağırdım ve sağ göz kapağıma iğrenç iğnesini sokan sivrisineği kovmak için kendi yüzüme sert bir yumruk indirdim. John ilginç gözlerle bana bakıyordu. Uykumu tam alamamıştım.

Fotoğrafı çektik ve sonrasında kanımız emilmiş şekilde otele döndük. Üç saat sonra yeniden iyi bir yer aramaya başlayacaktık. Bacaklarım hastalanmışım gibi hissettiriyordu. Güzel bir gündü, ağır ve uyuşturucu sıcaklığa hafif bir gün ışığı eşlik ediyordu. Gerçek anlamda uyuyamadık. Devasa esnemelerle birlikte, objelerin köşeleri yumuşadı ve anlamsızlaştı. Tavan fonksiyonuyla meteorları aynı karede fotoğraflamak adına çayırlara, çimenlere ve kızıl kayalara daldık. Büyük Kanyon’da Perseid yağmurunu sessiz bir zaferle izlemek adına Flagstaff yakınlarındaki Sunset

Spirit of Ecstasy sivrisineklere kafa atmaya çalıştı ama elbette başarısız oldu.

“Peki kaptan, şimdiki hedefimiz en yakındaki yıldız kümesi.”

Bütün gece, gündüz ve tekrar gece çekim yapınca insan uyuyakalabiliyor.

Volkan Krateri'nin tepesine çıktık. Etraf saf siyahtı, kıyamet sonrası gibi görünüyordu. Buraya "ilkel yollar" ile gelmiştik. Phantom'sa hiç rahatsız olmamış gibi görünüyordu.

Neyse ki sonunda her şey bir araya geldi. Hafif rüzgâr sivrisineklerin yollarını bulmalarını zorlaştırıyordu ve bu sayede onları bizden uzak tutuyordu, gökyüzü açıktı, Ay da hafif bir ışık veriyordu. Fotoğraf makinesi Perseid yağmuruna odaklanmıştı (tahmin edebileceğiniz üzere en iyi görüş açısıyla ilgili bir telefon uygulaması vardı) ve gökyüzünde tozların ölümüyle birlikte ışıltılar meydana geliyordu. Çok güzeldi. Boynunuzdaki tutulmayla birlikte kendinizi küçük ve iyi hissediyordunuz. Phantom, böyle bir güzelliğe karşı durabilecek tek otomobil. Görkemli. Büyük. Müthiş. Asil. O sadece bir otomobil değil, olayın kendisi.

Kolaymış gibi görünüyor. Gökyüzü bildiğiniz gökyüzü, yıldızlar bildiğiniz yıldızlar ve Phantom da sadece bir otomobil. Ama durum farklı. Eğer şehrin ışıklarını aşamazsanız, yıldızların neye benzediğini bilemezsiniz. Ve Rolls-Royce Phantom gibi otomobiller olmadan, imitasyon mücevherler dışında elimizde bir şey kalmazdı. Günümüzde saf hız, ucuz bir hırs gibi görünüyor. Bir şeylere yüksek beygirler eklersiniz ve onu hızlı yaparsınız. Peki pahalı lüks ve amaçsız teknolojilerden ne haber? Hepsi, kendi küçük kitlelerine hitap eder. Bir otomobili eşsiz şekilde iyi ve özel yapmaksa, aynı Rolls-Royce'un Phantom'da gösterdiği gibi yapılmalı.

Flagstaff'ı Rolls-Royce'un çok daha iyi otomobiller üretmeye odaklandığı konusunda emin olarak terk ettik. Zenginlik, doluluk, incelik ve zarafetle örülen otomobiller. Onu mütevazı kılan ve aynı zamanda Phantom'u Phantom yapan şeyin gökyüzü tavan özelliği olduğunu anladık. Diğer yandan gece hakkında yeni bir anlayışa sahip olduk ki bu, son derece önemliydi. Meteorları avlamaya geldik ama bundan çok daha fazlasını keşfettik. Lance'in dediği gibi; "Karanlık tarafa hoş geldiniz dostlar." TG

"Phantom, böyle bir güzelliğe karşı durabilecek tek otomobil."

Hayallerdeki Garaj

FOTOĞRAFLAR: **ALEX HOWE**

NASIL BELİRLENİYOR?

Kurallar genellikle bütün eğlenceyi mahveder ama kurallar böyle bir durumda gereklidir. Her sunucumuza sınırsız bütçeyle seçim hakkı vermek zorunda kalsaydık, bütün garaj astronomik rakamlara sahip hiper otomobillerle veya ultra nadir klasiklerle dolabilirdi. İşe biraz çeşitlilik katabilmek adına şöyle bir plan hazırladık; üç kategoride üç otomobil ve bunların her biri farklı amaçlarla üretilmiş olmalı. Birinci kategoride fiyat sınırlaması yok. İkincisi biraz daha makul, yani 300 bin Euro civarında, üçüncüsüyse 60 bin Euro civarında otomobilleri kapsayacak. Dürüst olmak gerekirse Matt'in seçimleri bazı parametreleri aştı ama biz de biraz esneme payına izin verdik.

İkinci el otomobiller de listeye girebilir ama güncel olarak satılan modellerin ikinci elleri seçilemez. Diğer yandan Matt, Chris ve Rory'nin seçimleri, meslektaşları tarafından da onaylanmak zorunda.

Üç otomobillik hayallerinizdeki garaja neler alırdınız? Matt LeBlanc, Chris Harris ve Rory Reid, hayalleriyle buluşmak üzere...

CH: Rory Reid, dünyada kim bir Rolls-Royce'u seçer ki? Bu nedir?
MLB: Ancak Rap müzik albümü olanlar böyle bir otomobili seçer herhalde. Senin albümün ne zaman çıkıyor?
RR: Bunun adı Wraith Black Badge. Dinle, sana garajımın felsefesini anlatayım.
CH: Gerçekten bu otomobili alır mıydın?
RR: Biliyorum sen almazdın ama ben gerçekten alırdım. Bunu seçmemin nedeni, üç otomobilimin de belirli amaçlara hizmet etmesi. İnsanları etkileyecek bir şeyler istersen, bunun gibi hızlı ve tarz sahibi bir otomobil almalısın. Rolls-Royce Wraith Black Badge de tam olarak buna uygun.
MLB: Peki bu otomobil sana ne anlatıyor?
CH: Bence onun tam bir deli olduğunu anlatıyor.
RR: Peki Bay Ferrari. İnsanlara bir Rolls-Royce'un içinden baktığında anında saygı uyandırırsın.
MLB: Öyle mi?
RR: Elbette öyle. Kapıları ters tarafa açarsın, kız arkadaşın iner, rahatlıkla bacağını dışarı atabildiği için frikik vermez. Diğer başka hiçbir otomobilde "Bu adam buraya ait" hissini yaratamazsın.
CH: Aslında McLaren F1, Tesla, bir GT2 RS, F12, bir M5...
MLB: Bu noktada Chris'le aynı fikirde olduğumu söylemeliyim. Ayrıca senin 45 çocuğun yok mu? Bu otomobile 45 çocuk sığdıramazsın.
CH: İşte önemli bir noktaya değindir. Tesla dedin. Bana Tesla'dan bahset.
RR: Matt'in de söylediği gibi 45 çocuğum var...
MLB: Belki geçtiğimiz 10 dakika içinde 46 olmuştur.
RR: ... ve diğer hiçbir otomobil yedi kişiyi Tesla Model X P90D kadar hızlı taşıyamaz.
CH: Buna söyleyecek sözüm yok ve drag yarışındaki videoyu izlediğimde onun ne kadar hızlı olduğunu anladım. Ayrıca çok modern. Yine de bu otomobil bu kadar kötü görünmesini nasıl sağlamışlar?
RR: Sen neden bahsediyorsun? Bu otomobil odadaki her şeyden daha iyi görünüyor.
CH: Haydi görüşürüz. Ben kaçtım.
MLB: Bence de güzel görünüyor. Bu konuda Rory'le aynı fikirdeyim. Bir SUV olarak karizmatik ve ön tarafta ızgara olmamasını sevdim. Kapılar biraz yukarıda ama geri kalanı güzel. Peki arka kapılar neden böyle açılıyor? Bunlar sürücünün hiçbir zaman kullanmayacağı kapılar.
RR: Bu kapılar insanları etkilemek için böyle ve çocukları arka koltuğa daha kolay fırlatabilirsin.

McLAREN F1
Fiyat: 10 m + Euro
Motor: 6064 cc, BMW V12, 626 bg, 650 Nm
Şanzıman: 6 ileri manuel, arkadan itiş
Performans: 0–96 km/s 3.2 sn, 384 km/s
Ağırlık: 1138 kg

MLB: Evet ama bu şekilde de öbür kapıdan uçup düşerler.
CH: Yavaş olun. Biraz geri sarabilir miyiz? Rory, sen bu otomobilin odadaki en güzel model olduğunu mu söyledin?
RR: Evet öyle söyledim ve bu ciddi bir iddia. Bu şeyi New York'ta kullandığımda Lamborghini'lerin, Aston Martin'lerin, Ferrari'lerin, yani bir drag yarışında beni yenebilecek birçok modelin yanına park ettim. İnsanlar daha önce böyle bir şey görmemişti. Manhattan'da bir uzay aracı kullanmak gibiydi. Bana inanın; bu otomobilin ivmelenmesi ayrı, üzerine çektiği ilgi apayrı.
CH: Bu ilginç bir seçim. Şimdi bana Somerset'in kimsenin sormadığı soruya verdiği cevapla gel.
RR: Lüksle, pratiklikle çevriliyim ve Ariel Atom seni çılgınca sarıyor. Bir otomobili kullandığınızda canlı ve güvenli bir eğlence hissetmek

"Porsche 911, her gün kullanılabilecek bir süper otomobildir."

FORD FOCUS RS
Fiyat: 84.650 Euro
Motor: 2261 cc turbo 4 silindir, 350 bg, 470 Nm
Şanzıman: 6 ileri manuel, dört tekerlekten çekiş
Performans: 0–100 km/s 4.7 sn, 265 km/s
Ağırlık: 1547 kg

PORSCHE 911 GT2 RS (997)
Fiyat: 325 bin Euro
Engine: 3600cc çift turbo boxer, 620 bg, 700 Nm
Şanzıman: 6 ileri manuel, arkadan itiş
Performans: 0–100 km/s 3.5 sn, 328 km/s
Ağırlık: 1370 kg

istersiniz. Hafifçe kontrolden çıkarak içinizde adrenalinin artmasını istersiniz. Odadaki diğer hiçbir otomobil bütün bunları bu otomobil kadar hissettiremez. Özellikle de ön camın ve tavanın yokken.

MLB: Bu otomobili kullanabilmek için bir Eskimo olman gerek.

RR: Doğru ama gaz pedalını zemine yapıştırdığında dünyadaki hiçbir otomobil sana yetişemez.

CH: Yetişebilecek diğer birçok model var ama bu güzel yoruma karşı çıkmayacağım. Ayrıca Atom'ları severim ve bu nedenle seni destekleyebilirim. Tesla da gayet akıllı bir otomobil ama bence Rolls-Royce büyük bir hayal kırıklığı oldu ve senin karakterin hakkında bize birçok şeyi anlattı ve bence bu çok korkutucu.

MLB: Atom, aynı Nomad gibi kesinlikle eğlenceli bir sürüşe sahip ama bence bir ay sonra onu bir ahırın arkasına park edersin ve bu da onun sonu olur.

CH: Yani onun yedinci iyi otomobilin olduğunu mu söylüyorsun?

MLB: Belki 15. en iyi otomobilim.

CH: Tamam, o halde Matt'in diğer otomobili dul bırakan GT2 RS'le devam edelim. Onu seçmenin nedenleri neler?

MLB: Bir 911 hayranı olarak bence o, en harika 911 öyle değil mi? 911'le ilgili etkileyici olan şey, onun her gün kullanabileceğiniz bir süper otomobil olması. Bu versiyonu da gaz pedalını yere yapıştırdığınızda korkutucu ve öyle de olması gerekli. Üzerinde plaka olan bir yarış otomobili.

RR: Çok klişe bir yorum değil mi? Hızlı bir Porsche. Basit görünümlü. İnsanlar onu gördüklerinde özel bir şeyler hissetmiyor.

CH: Demek ki senin için bütün mesele imaj öyle mi Rory?

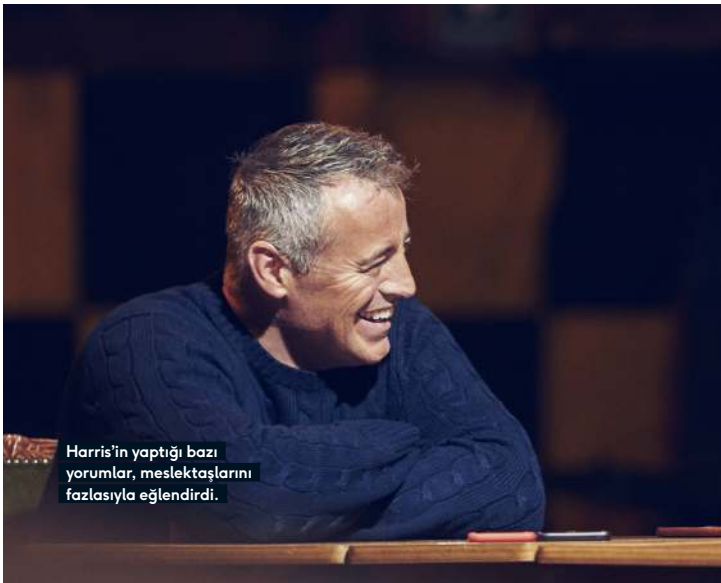
TESLA MODEL X P90D

Fiyat: Türkiye'de satılmıyor
Motor: çift elektrik motoru, 90 kWh pil, 773 bg, 996 Nm
Şanzıman: Tek kademeli otomatik, dört tekerlekli
Performans: 0–100 km/s 3.2 sn, 250 km/s
Ağırlık: 2468 kg

ARIEL ATOM 3.5

Fiyat: Türkiye'de satılmıyor.
Motor: 1998 cc supercharge, 4 silindir, 315 bg, 230 Nm
Şanzıman: 6 ileri manuel, arkadan itiş
Performans: 0–100 km/s 2.7 sn, 250 km/s
Ağırlık: 550 kg

Matt ve Chris, Model X'te motor olmamasına çok bozuldu.



Harris'in yaptığı bazı yorumlar, meslektaşlarını fazlasıyla eğlendirdi.

ROLLS-ROYCE WRAITH BLACK BADGE
Fiyat: Siparişle getiriliyor.
Motor: 6592 cc çift turbo V12, 632 bg, 870 Nm
Şanzıman: 8ileri otomatik, arkadan itiş
Performans: 0–100 km/s 4.5 sn, 250 km/s
Ağırlık: 2440 kg

MLB: Bence Rory için öyle. Senin evinde kaç tane ayna var?
CH: Bu otomobili üreten kişilerin, onu satın alanların hiçbir zaman limitlerine ulaşamayacağını bilerek otomobili geliştirdiği gerçeğini seviyorum. Sadece yarış pistlerinde sınırları zorlanabilir. Matt'le 911 konusunda farklı düşünme anlamında zorlanıyorum. Konu, yılın en fazla abartılan otomobili Focus RS olduğundaysa ikinize de yumruk atabilirim.
MLB: Evet abartıldı ama bence fiyatına göre kesinlikle fantastik bir otomobil. Yaşattığı heyecana göre fiyatı çok düşük. Bu senin için çöpe atılacak bir otomobil değil mi?
CH: Golf R'dan 50 bg daha fazlasına sahip ve yanımda Golf R'ı kullanan kişi, daha az güce sahipmiş gibi görünmüyor. Bence bütün sihri arka aksı ve pistte kafası karışan Drift modu. Bir sürücü olarak sizin içgüdüsel olarak verdiğiniz tepkilerle savaşıyormuş gibi görünen bir otomobil.
MLB: Ama bir pistte değil de virajlı bir yolda mükemmel şekilde yön değiştiriyor. Üstelik üzerindeki Viagra mavisini sevdim.
CH: Özür dilerim ama üçüncü seçimin biraz kafamı karıştırdı. Grubunun diğer modellerine bakınca bu 15 milyon dolarlık bir otomobil.
MLB: Onun hakkında söyleyecek bir şeyin yok; o bir McLaren F1. İstersen şimdi senin grubuna bakalım. Bu, şimdiye kadar üretilmiş en iyi otomobil.
CH: Aynı fikirdeyim. Benim neslimin 250 GTO'su ama standart versiyonunun frenlerinin daha iyi, sürüşünün de daha canlı olabileceğini duymuştum. Yine de motoru bambaşka bir şey. Ve sesi; çünkü hava girişleri kafanın hemen arkasında ve kafatasının içine işliyor.
MLB: Park Lane'de açılan McLaren bayisini hatırlıyor musunuz? Burada işimi bitirdikten sonra oraya gittim. Masanın başında yaşlı bir kadın oturuyordu. Otomobille

"Gaza sonuna kadar basınca, kimse size yetişemez."

ilgili birileriyle konuşmak istediğimi söylediğimde "Otomobille ilgili ne bilmek istiyorsun?" diye sordu. Bu kadın otomobil hakkında herkesten daha fazla bilgiye sahipti. Sıkıştırma oranını, çap ve strok oranını biliyordu.
CH: Peki bundan bir tanesini kullandın mı?
MLB: Hayır kullanmadım.
RR: Şimdi senin grubuna bakalım Chris. 288 GTO'yla başlayalım.
CH: Kesinlikle son 35 yılda üretilmiş en güzel otomobil. Ayrıca onun 7/8'inin altında bir F40 yatıyor. Sürüşünün biraz hantal olduğunu kabul ediyorum ama ondan bir tanesini kullandığım anda sahip olmak istedim.
RR: Seçimlerinde biraz fazla Ferrari yok mu?
CH: Biraz öyle değil mi? Bunun nedeni sürekli olarak Porsche'den para aldığım yönündeki eleştiriler. O yüzden Porsche seçmedim. Şimdiyse Ferrari dönemimdeyim. Çocuk gibiyim ve bu konuda yapabileceğim bir şey yok.

RR: Peki ama iki Ferrari de aynı amaca hizmet etmiyor mu? Sadece renkleri ve üretim yılları farklı.
CH: 288 GTO kullanabileceğim bir model ama onu uzun yolculuklarda kullanmazdım çünkü masraflarını karşılayamazdım. F12'yi günlük otomobilim olarak tercih ederim çünkü onu sorunsuz şekilde her gün kullanabilirsiniz. Çift kavramalı şanzımanı ve 700 bg'nin üzerindeki gücüyle onu bir 3-Serisi gibi sürebilirsin. Bence otomotivde olan şey de bu; performans otomobillerini günlük kullanılabilir bir paket haline getirerek mantıklı kılmak.
RR: Dürüst olmak gerekirse ben bir M5 hayranıyım. O nedenle seçimin doğru.
CH: 1986 yılında Avrupa'daki hızlı bir sedanın 170 bg güce sahip olduğunu hatırlayın ama BMW 285 bg'lik, Michelin TRX lastiklere sahip bir şeyle çıkageldi ve o dönemde onu test eden herkes şarampole uçtu. Bugün bile hızlı hissettiriyor.
MLB: Köşeli tasarımı da tam anlamıyla ikonik.
CH: Haklısın, bu konuda sana kesin bir şekilde katılıyorum. Rory, şimdi Rolls-Royce'un yanına gidip onu seçerken aklında neler olduğunu bize anlat.
RR: Anlayacağınızı düşünmüyorum çocuklar. Bu, daha genç ve karizmatik adamları hedefleyen yeni tipte bir Rolls-Royce. Aynı benim gibi adamları yani.
(Rory'nin telefonu çalar).
RR: Bunu almak zorundayım.
CH: Bir dakika, telefonun ekranında "Annem" yazıyor. TG

FERRARI F12 BERLINETTA
Fiyat: 660.800 Euro
Motor: 6262 cc V12, 740 bg, 690 Nm
Şanzıman: 7ileri çift kavramalı otomatik, arkadan itiş
Performans: 0–100 km/s 3.1 sn, 337 km/s
Ağırlık: 1630 kg

BMW M5 (E28)
Fiyat: 46.000 Euro
Motor: 3453 cc, sıralı 6 silindir, 285 bg, 340 Nm
Şanzıman: 5 ileri manuel, arkadan itiş
Performans: 0–100 km/s 6.2 sn, 240 km/s
Ağırlık: 1431 kg

FERRARI 288 GTO
Fiyat: 1.7 milyon Euro
Motor: 2855 cc, Çift turbo V8, 405 bg, 496 Nm
Şanzıman: 5 ileri manuel, arkadan itiş
Performans: 0–96 km/s 4.9 sn, 302 km/s
Ağırlık: 1160 kg

“F12’yi günlük olarak sorunsuz şekilde kullanabilirsiniz.”

01

Nadir tür

NEREDEYSE BAŞARAN SÜPER OTOMOBİLLER

Cizeta başarmalıydı. Bütün her şeye sahipti ve 15 yıl sonra Pagani başarıya ulaştı ama şans Cizata'dan yana değildi. Çok iyi şekilde bir araya getirilmişti. Eski Lamborghini mühendisi Claudio Zampolli, Amerika'nın Batı Yakası'nda egzotik otomobil bayii işletiyordu ve "I Feel Love" şarkısıyla tanınan müzik yapımcısı Giorgio Moroder'le bir araya geldi. Paraları vardı ve doğru hamleyi yaptılar.

Miura ve Countach'i tasarlayan Marcello Gandini'nin sonraki modeli, Lamborghini'nin yeni sahipleri Chrysler tarafından reddedildi. Diablo olan modelin çizimleri Zampolli'ye gitti ve şirket otomobili kabul edip Modena'da işe koyuldu.

Her şey yolunda gidiyordu. Zampolli, yeni otomobilin dönemin süper otomobillerinin izinden gidemeyeceğini anlamıştı. 12 silindir yeterli değildi. Gelecek 16 silindirdeydi. Ve silindirler otomobil boyunca uzanmalıydı. İki V8, merkezi bir krankın iki yanına takılmış gibi görünebilir ama tek bir bloktan oluşuyordu. Bütün hesaplamalarla akıcı şekilde çalışabiliyordu ve 540 bg (F40'tan 60 bg daha fazlası) üretebiliyordu. Güç de beş ileri manuel şanzımanla arka tekerleklere iletiliyordu. Aktarma sistemi, tüp şeklindeki şasiye eklendi ve çift salıncaklı süspansiyonla desteklendi. 120 lt'lik de bir yakıt deposu vardı. Otomobilin genişliği 2 metrenin biraz üzerindeydi.

İlk kez 1989 yılının Los Angeles Otomobil Fuarı'nda ortaya çıkan Cizeta, üretimi 1991'de başladığında 7 sipariş almıştı. Ancak sonrasında yatırım çoktan 2 milyon doları aşmıştı ve Moroder projeden çekildi. Moroder'in şöhreti, V16T'nin Batı Yakası'nda tanınmasını sağlayabilirdi.

Cizeta V16T, ABD güvenlik ve emisyon kurallarına uymuyordu. Bu nedenle büyük potansiyelli bir pazar hesapların dışında kaldı. Zampolli 1995 yılına kadar üretime devam etti ve sonrasında sessizce projeyi durdurdu. Ama ardından bir haber ortaya çıktı; şirket, 2006 yılında 649 bin Dolar değerinde tek bir model daha üreteceğini duyurmuştu. Bu duyurudan sonra iki tane daha üretildiği söyleniyor.

"Zampolli süper otomobillerin izinden gidemeyeceğini anlamıştı."

YAZI: OLLIE MARRIAGE FOTOĞRAFLAR: CRAIG HOWELL

Cizeta V16T

Teknik özellikler

BİLMENİZ GEREKENLER

Aktif yılları
1989-1995 (ve 2006)

Üretim adedi
Dokuz (belki 11)

Sıfır fiyatı
1991'de 400 bin Dolar

Motor
Enlemesine V16

Veri iddiaları
540 bg 8000 d/dak
542 Nm 6000 d/dak

Performans iddiaları
0-100 km 4.0 sn
326 km/s maksimum hız

Başarısızlık nedenleri
Fiyat, ekonomik kriz, ABD kuralları

Canlanma ihtimali
Son derece az

Evinde bunun gibi bir **spor** otomobil
için yer yoksa
'**Spor** yapmak' için mutlaka vardır!

GYMHOLIX

#what**motivates**you

www.gymholix.com

info@gymholix.com

hyundai.com.tr /hyundaiturkiye /hyundaiturkiye /hyundaitr YouTube /User/HyundaiTurkiye

Hyundai'nin tercihi Shell HELIX

TopGear ÖDÜLLERİ

Hyundai Tucson
YILIN SUV'U

2 yıl/60.000 km yasal garantiye ek olarak sadece nihai tüketiciler için yeni araç satışından itibaren 3 yıl/sınırsız km, 5 yıl/100.000 km veya 7 yıl/80.000 km ücretsiz onarım güvencesi seçenekleri mevcuttur. Detaylı bilgi garanti kitapçığında ve hyundai.com.tr'de bulunmaktadır. Hyundai Tucson modellerinin resmi spesifik CO_2 emisyonu (715/2007/EC) 156–175 g/km arasında, resmi yakıt tüketimleri (715/2007/EC) lt/100 km: şehir içi: 8,0–9,8, şehir dışı: 5,6–6,5, birleşik: 6,5–7,5 arasındadır.